

Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella





Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) Milla Multamäki (Helsingin yliopisto)		Julkaisun laji Raportti	
Johanna Taskinen (Motiva Oy)		Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
Julkaisun nimi Pysäköintipolitiikka ja pysäköinnin hinta Helsingissä, Turussa ja Tampereella			
Tiivistelmä Työssä on selvitetty pysäköintipolitiikkaa sekä pysäköinnin käytäntöjä kolmessa suomalaisessa kaupungissa – Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Alustavalla tasolla on myös kartoitettu, missä määrin pysäköinnin kustannukset kohdistuvat pysäköintipaikkojen käyttäjille ja missä määrin muille maksajatahoille. Työn tavoitteena on ollut selvittää, ovatko nykyiset pysäköintipolitiikat toimivia ja oikeudenmukaisia sekä herättää keskustelua aiheesta. Tutkimukseen osallistuneissa kaupungeissa noudatetaan erilaisia pysäköintipolitiikkoja, joilla ohjataan ennen kaikkea pysäköintipaikkojen määrää ja jakautumista eri käyttäjäryhmille. Esimerkiksi Helsingin pysäköintipolitiikalla pyritään takaamaan asukkaiden pysäköintimahdollisuudet, mutta muilta osin rajoittamaan henkilöautoliikenteen lisääntymistä ydinkeskustassa. Tampere taas on esimerkki kaupungista, jossa pysäköinti pyritään järjestämään hallitusti autopaikkojen kokonaismäärää kuitenkin rajoittamatta. Hinta vaikuttaa suoraan pysäköintipaikkojen kysyntään. Kun valtaosa pysäköintipaikoista on maksuttomia, on pysäköintipaikkojen kysyntä tarpeettoman suurta. Esimerkiksi vuonna 2000 Helsingin kantakaupunkiin (muualle kuin kotiin) päätyvistä henkilöautomatkoista maksullisten pysäköintien osuus oli vain 23 %. Vaikka kaupunkien omistamat pysäköintipaikat ovat enimmäkseen maksullisia, yksityiset paikat eivät ole. Pysäköintipaikkojen rakentamista ja ylläpitoa tukevat eniten työnantajat, taloyhtiöiden osakkaat ja kaupat. Vaikka pysäköintipolitiikka olisi ilmeisen voimakas ja kustannustehokas väline liikenteen hallintaan, käytetään sitä Suomessa tähän tarkoitukseen hyvin rajatusti. Useissa muissa maissa pysäköintipolitiikkaa käytetään liikenteen hallinnan välineenä huomattavasti laajemmin. Esimerkiksi Englannissa toimitilojen kaavoituksessa on käytössä valtakunnalliset suuntavaikutukset antavat enimmäisautopaikkamäärät. Ruotsissa taas työnantajan tarjoamaa autopaikkaa verotetaan kuten muitakin työsuhte-etuja.			
Avainsanat (asiasanat) Pysäköintipolitiikka, liikennemaksut, kaupungit, liikenteen hallinta			
Muut tiedot Yhteyshenkilö LVM/ Saara Jääskeläinen			
Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 47/2007, korj. versio		ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	ISBN 978-952-201-978-3 (painotuote) 978-952-201-979-0 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote) 60	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö		Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Milla Multamäki (Helsingfors universitet)		Rapport	
Johanna Taskinen (Motiva Oy)		Uppdragsgivare	
		Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
Publikation			
Parkeringspolitiken och parkeringspriserna i Helsingfors, Åbo och Tammerfors			
Referat			
<p>Föremålet för denna utredning var parkeringspolitiken och gängse parkeringspraxis i tre finska städer: Helsingfors, Åbo och Tammerfors. Dessutom gjordes en preliminär kartläggning av hur parkeringskostnaderna fördelas mellan dem som använder parkeringsplatserna och andra betalare. Syftet med studien var att klarlägga hur pass fungerande och rättvisa de nuvarande parkeringspolitikerna är samt att initiera en diskussion om ämnet.</p> <p>I de undersökta städerna tillämpas olika parkeringspolitiker framför allt för att fastställa antalet parkeringsplatser och fördelningen av dem mellan olika användargrupper. Exempelvis i Helsingfors är målet att ge stadens invånare möjlighet till boendeparkering, men att i övrigt begränsa en ökning av personbilstrafiken i stadskärnan. I Tammerfors är målet däremot att ordna parkeringen på ett balanserat sätt utan att begränsa det totala antalet bilplatser.</p> <p>Det finns en direkt relation mellan priset och efterfrågan på parkeringsplatser. Om majoriteten av bilplatserna är avgiftsfria är efterfrågan på dem onödig stor. År 2000 slutade t.ex. endast 23 % av personbilsresorna med Helsingfors innerstad som slutmål i en avgiftsbelagd parkering, när destinationen inte var hemmet. I motsats till att nästan alla parkeringsplatser som städerna äger är avgiftsbelagda, är de privata parkeringarna gratis. Byggnad och uppehåll av parkeringsplatser stöds mest av arbetsgivare, aktieägare i husbolag och affärer.</p> <p>Trots att parkeringspolitiken av allt att döma är ett kraftfullt och kostnadseffektivt redskap för trafikledning används den mycket litet för detta ändamål i Finland. I många andra länder tillämpas parkeringspolitiken i betydligt större utsträckning för att styra trafiken. T.ex. i England används vid planläggningen av lokaler nationella riktlinjer för det högsta tillåtna antalet bilplatser. I Sverige är en bilplats som arbetsgivaren tillhandahåller beskattningsbar inkomst precis som andra anställningsförmåner.</p>			
Nyckelord			
parkeringspolitik, trafikavgifter, städer, trafikledning			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson på kommunikationsministeriet är Saara Jääskeläinen.			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 47/2007		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	978-952-201-978-3 (trycksak) 978-952-201-979-0 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak)	Språk	Pris	Sekretessgrad
60	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
Kommunikationsministeriet		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Milla Multamäki (University of Helsinki)		Type of publication Report	
Johanna Taskinen (Motiva Oy)		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed	
Name of the publication Parking policy and parking costs in Helsinki, Turku and Tampere			
<p>Abstract</p> <p>This study examined the parking policy and parking practices of three Finnish cities, Helsinki, Turku and Tampere. It tentatively examined how parking costs are allocated between car park users and other payers. The aim was to find out whether the current parking policies are feasible and fair, and to open up a discussion on the subject.</p> <p>The cities involved in the study follow different parking policies for, above all, controlling the number of parking spaces and their usage between various user groups. For example, the policy in Helsinki aims to ensure parking spaces for residents but to restrict the increase of passenger car traffic in the city centre, while in Tampere the aim is to provide parking places in a controlled way without restricting the total number of park spaces.</p> <p>The price of parking has a direct impact on the demand of parking spaces. If a majority of spaces are free, their demand is great. For instance, in 2000, only 23% of private car trips to inner city of Helsinki (excluding trips home) included paid parking. Almost all parking spaces owned by the cities are subject to a charge, which is not the case with private parking places. Most support for the construction and maintenance of parking places is provided by employers, housing companies, and stores.</p> <p>Evidently parking policies could be an effective and cost-efficient means of traffic management but they are very little used for this purpose in Finland, in contrast to many other countries. In England, for example, national guidelines for a maximum number of parking spaces are used in the planning for office premises. In Sweden, a park space offered by an employer is taxed the same way as any other company benefit.</p>			
Keywords Parking policy, traffic charges, cities, traffic management			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Saara Jääskeläinen			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 47/2007		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-978-3 (printed version) 978-952-201-979-0 (electronic version)
Pages (printed version) 60	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Published and distributed by Ministry of Transport and Communications			

Esipuhe

Idea suurimpien suomalaisten kaupunkien pysäköintipolitiikkoja koskevasta selvityksestä syntyi keväällä 2007, kun vuosittain vietettävän ”Liikkujan viikon” sidosryhmät kokoontuivat vuoden ensimmäiseen suunnittelupalaveriinsa. Vuodelle 2007 valittu teema, ”Kadut kansalle”, herätti osallistujien keskuudessa vilkasta keskustelua kaupunkien pysäköintipolitiikkojen vaikutuksista mm. katutilan käyttöön, kaupunkiliikenteen määriin sekä eri liikkujaryhmien väliseen tasa-arvoon. Monenkirjavasta aiheesta haluttiin käynnistää selvitys, jota voitaisiin hyödyntää mm. ”Liikkujan viikon” tiedottamisessa ym. keskustelussa.

Kaupunkien pysäköintipolitiikkoja ja –käytäntöjä on jo aiemmin selvitetty monissa kaupunkikohtaisissa hankkeissa, mutta näiden selvitysten anti on usein jäänyt lähinnä selvityksen tehneen kaupungin omaan käyttöön. Nyt toteutetun selvityksen tarkoituksena on toimia erilaisten pysäköintipolitiikkojen näyteikkunana sekä keskustelunavauksena siitä, olisiko yhtenäiselle, valtakunnan tasolla ohjaavalle pysäköinnin sääntelylle tarvetta esimerkiksi liikenteen ympäristöongelmien näkökulmasta käsin.

Selvityksen toteuttajaksi saatiin maatalous- metsätieteiden ylioppilas Milla Multamäki Helsingin yliopistosta. Työtä ovat ohjanneet asiantuntija Johanna Taskinen Motiva oy:stä sekä ylitarkastaja Saara Jääskeläinen liikenne- ja viestintäministeriöstä. Kaupunkikontakteja varten perustettiin ohjausryhmä, jonka edustajina toimivat liikennesuunnitteluinsinööri Jaana Mäkinen Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirastosta, diplomi-insinööri Jorma Kaihlanen Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta sekä suunnitteluinsinööri Jukka Kyrölä Tampereen kaupungin suunnittelupalveluista. Työtä ovat kommentoineet myös yli-insinööri Leena Silfverberg ympäristöministeriöstä ja neuvotteleva virkamies Tuomo Suvanto liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Kiitän liikenne- ja viestintäministeriön puolesta kaikkia työhön osallistuneita tahoja ja toivon vilkasta ja antoisaa keskustelua aiheesta!

Helsingissä 17.9.2007

Saara Jääskeläinen

ylitarkastaja

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO	3
2 PYSÄKÖINNIN SÄÄNTELYSTÄ PYSÄKÖINTIPOLITIIKKAAN	4
3 PYSÄKÖINTIPOLITIIKAN TAVOITTEITA JA KEINOJA.....	5
4 KAUPUNKIESIMERKIT	8
4.1 HELSINKI.....	8
4.1.1 Lähtökohtia.....	8
3.1.2. Pysäköinnin määrä Helsingin niemen tarkastelualueella.....	12
4.1.3 Hinnoittelu ja aikarajoitteet	13
4.1.4 Pysäköinnin ongelmia ja pysäköinnin kehittäminen	16
4.2. TURKU.....	18
4.2.1. Lähtökohtia.....	18
4.2.2. Pysäköinnin määrä Turun keskustan tarkastelualueella	19
4.2.3. Hinnoittelu ja aikarajoitteet	20
4.2.4. Pysäköinnin ongelmia ja pysäköinnin kehittäminen	21
4.3 TAMPERE.....	22
4.3.1 Lähtökohtia.....	22
4.3.2. Pysäköinnin määrä Tampereen keskustan tarkastelualueella	24
4.3.3. Hinnoittelu ja aikarajoitteet	24
4.3.4. Pysäköinnin ongelmia ja pysäköinnin kehittäminen	27
4.4 YHTEENVETO KAUPUNGEISTA	27
5 PYSÄKÖINTIPAikkojen KUSTANNUKSET.....	31
6 TUETAANKO PYSÄKÖINTIÄ?	32
6.1 YLEISTÄ	32
6.2. ESIMERKKEJÄ VUOSITTAISEN KUSTANNUKSEN ALIMMASTA ARVIOSTA	33
6.3 VUOSITTAISTEN KUSTANNUSTEN MÄÄRITTÄMINEN MARKKINAHINNAN PERUSTEELLA	34
6.4. KUSTANNUKSET KÄYTTÄJÄLLE KOHDISTAVAT HINNOITTELUTAVAT JA NIIDEN ETUJA LIIKENTEEN HALLINNAN NÄKÖKULMASTA	35
6.5. PYSÄKÖINNIN SUBVENTOIMINEN HELSINGIN, TURUN JA TAMPEREEN KESKUSTA-ALUEILLA	36
7 PYSÄKÖINTIPOLITIIKAN MAHDOLLISUUDET TULEVAISUUDESSA	42
LÄHTEET.....	46

1 Johdanto

Kaupunkiliikenteessä henkilöauto on henkilöä kohden eniten päästöjä tuottava sekä tilaa vaativa kulkutapa. Eräiden tutkimusten mukaan henkilöauto on pysäköitynä 96 % koko käyttöikästään. Henkilöautojen pysäköinnin järjestäminen onkin oleellinen osa liikenteen hallintaa. Kaupungeissa, missä liikennettä ja pysäköijä on paljon, pysäköintitilan rajallisuus vielä korostuu. Kun kaikkien toiveita ja tarpeita ei voida toteuttaa, on tehtävä poliittisia linjauksia siitä, kenen etuja ajetaan. Pysäköintipolitiikka onkin voimakas väline, jonka avulla on mahdollista vaikuttaa liikennemääriin joko niitä lisäten tai vähentäen.

Kaupungit ovat jo vuosikymmeniä sitten ottaneet aktiivisen roolin pysäköintipaikkojen suunnittelussa ja sääntelyssä. Auton järkevä käyttö on haluttu turvata järjestämällä sille säilytystilaa asunnon ja kauppojen vierestä sekä mahdollisesti myös työpaikkojen läheltä. Asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeet ovat vaikuttaneet suuresti nykyiseen pysäköintipolitiikkaan. Kaupan ja yritysten kannalta mahdollisuudet helppoon ja halpaan pysäköintiin on keskeinen kilpailutekijä. Pysäköintimahdollisuuksia onkin perinteisesti haluttu vahvistaa pikemmin kuin rajoittaa

Tämän päivän liikennepolitiikan yksi vaativimmista haasteista on ilmastonmuutoksen hillitseminen. Lisäksi ainakin suuremmissa kaupungeissa ongelmiksi ovat muodostuneet myös ruuhka ja kaupunkien huononeva ilmanlaatu. Rajoittava pysäköintipolitiikka, yhdessä henkilöautolle vaihtoehtoisten kulkutapojen kehittämisen kanssa, on keino, jonka avulla voidaan vaikuttaa ihmisten kulkutavan valintaan ja sitä kautta vähentää henkilöautoilusta aiheutuvia ongelmia.

Pysäköinnin järjestämiseen vaikuttaa siis kaksi hyvin ristiriitaista tavoitetta, joista pysäköintimahdollisuuksien tukeminen on tämän hetken käytännöissä huomattavasti vahvemmin esillä. Tämä näkyy muun muassa kaupunkien asettamissa vähimmäisautopaikkavaatimuksissa sekä siten, että pysäköinti on usein hinnoiteltu alhaisemmaksi kuin mitä sen järjestäminen maksaa. Lisäksi pysäköinnin kustannukset on monesti jaettu ja sisällytetty muiden palveluiden hintoihin siten, että pysäköinnistä joutuvat maksamaan myös ne, jotka eivät käytä autojen pysäköintipalveluja.

Tässä työssä on selvitetty kolmessa suomalaisessa kaupungissa – Helsingissä, Turussa ja Tampereella – vallitsevia pysäköintipolitiikkoja sekä -käytäntöjä yleisellä tasolla. Katupysäköinnin lisäksi on pyritty esittelemään myös tonttipysäköinnin ja pysäköintilaitosten tilannetta. Työn tavoitteena on ollut selvittää, ovatko nykyiset pysäköintipolitiikat toimivia ja oikeudenmukaisia, toimien näin keskustelun herättäjänä sekä mahdollisesti myös esiselvityksenä tuleville tutkimuksille.

Työn rakenne on seuraavanlainen. Luvussa 2 on esitelty pysäköinnin sääntelyn kehittyminen 1950-luvun autoistumisen aikakaudelta aina nykyhetkeen saakka. Luku 3 esittelee pysäköintipolitiikan tyypillisiä tavoitteita ja toimintamahdollisuuksia. Luvussa 4 on esitelty Helsingin, Turun ja Tampereen pysäköintipolitiikkoja, pysäköinnin määrää, hinnoittelua sekä nykyisen pysäköintipolitiikan ongelmakohtia. Luku 5 esittelee pysäköinnin kustannuksia. Luvussa 6 tarkastellaan vastaako pysäköinnin hinnoittelu sen kustannuksia, eli toisin sanoen, tuetaanko pysäköintiä. Luvussa 7 pohditaan alustavalla tasolla pysäköintipolitiikan kehittämistä ja sen vaikutusmahdollisuuksia tulevaisuudessa.

2 Pysäköinnin sääntelystä pysäköintipolitiikkaan

Pysäköinnin sääntely aloitettiin Suomessa vuonna 1959, jolloin säädettiin rakennettavien pysäköintipaikkojen määrää ohjaava Rakennusasetus. Henkilöautojen määrä oli lisääntynyt huimaa vauhtia 1950-luvulta lähtien, ja siksi oli selvää, että tiloiltaan rajallisissa kaupungeissa pysäköintiä oli syytä säädellä. Rakennusasetuksessa määriteltiin uusille alueille rakennettavien pysäköintipaikkojen määrän vaihteluväli muun muassa asuinrakennuksia, liikehuoneistoja ja kauppokohti. Esimerkiksi ravintolan yhteydessä oli rakennettava yksi autopaikka 10–20 istumapaikkaa kohti. (Hankonen 1994, Rakennusasetus 1959/266.)

Katupysäköinnin vähentämiseksi pyrittiin etsimään myös uusia arkkitehtuurisia ratkaisuja. Arkkitehti Viljo Revell ehdotti yhtenäisiä korttelisuunnitelmia, joissa koko korttelin pysäköinti suunnataan varta vasten varatulle pysäköintitasolle. Suunnitelman toteuttaminen vaati joitakin asemakaava- ja tonttijakomuutoksia, mutta 1960-luvun alussa rakennettiin tällä idealla toteutetut Helsingin city-kortteli eli tuttavallisemmin makkaratalo sekä Vaasan city-kortteli. Suomen ensimmäinen 200 autolle tarkoitettu nelitasoinen pysäköintitalo rakennettiin vuonna 1967 Lahteen. (Hankonen 1994.)

Vuonna 1963 sisäasiainministeriö asetti toimikunnan, jonka tehtävänä oli selvittää pysäköinti- ja liikennetilanteen tulevaa tarvetta. Komitean mietinnöistä näkyy vallalla ollut autoistumisoikeuden näkemys, jossa auton käyttö olisi turvattava järjestämällä sen käyttöä suosiva liikenteellinen palvelutaso pienimmissäkin keskuksissa. Komitean mietinnössä ehdotettiin autotiheyden laskentaperusteeksi 500 henkilöautoa 1000 asukasta kohti. Todellinen autotiheyden kehitys on ollut kuitenkin huomattavasti maltillisempi, sillä esimerkiksi vuonna 2001 autotiheys oli Helsingissä 336, Tampereella 380 ja Turussa 387 henkilöautoa 1000 asukasta kohti. (Hankonen 1994, Suomen kuntaliitto ja ympäristöministeriö 2001.)

Komitean autonomistamista ja –käyttöä painottanut näkemys löysi kuitenkin kriitikkonsa jo eräistä aikalaisistaan. Hyvänä esimerkkinä tästä on vuonna 1963 ilmestynyt kansainvälinen Buchanan-raportti. Silloinen Asuntoreformiyhdistyksen varapuheenjohtaja Mauno Koivisto kertoi raportista näin: ”Buchananin raportti oli hyvin mielenkiintoinen ja tärkeä, mutta sen esipuhe oli vielä parempi kuin itse raportti. Siinä oli nimittäin tällainen miete, että jos yksityisautoilu tehdään mahdolliseksi, niin se tehdään välttämättömäksi. Se edellyttää nimittäin sitä, että pitäisi väyliä laajentaa ja varata parkkeeraustilaa, jolloin kaikki matkat pitenevät, jolloin taas liikennöimisestä tulee välttämättömyys ja sen tarve yhä kasvaa”. (Hankonen 1994.)

Tultaessa 1970-luvulle autopaikkojen rakentamisvelvoitteet alkoivat vakiintua myös asemakaavamääräyksissä. Rakennusasetus, johon asemakaavamääräykset perustuivat, oli kuitenkin voimassa aina vuoteen 1999. Kun uusi maankäyttö- ja rakennuslaki säädettiin 1999, se kumosi vanhan 1959 säädetyt rakennuslain ja siihen perustuneen rakennusasetuksen. Tämä laki on tällä hetkellä ainoa pysäköintipolitiikkaa valtakunnallisella tasolla ohjaava normi, joka sekin on siirtänyt pysäköinnin ohjauksen vastuuta huomattavasti entistä lakia enemmän kaupungeille.

3 Pysäköintipolitiikan tavoitteita ja keinoja

Pysäköintipolitiikalla tarkoitetaan tässä yhteydessä niitä valtion, kunnan tai muun julkisyhteisön toimia, joiden avulla pysäköintiä ohjataan määrätietoisesti kohti asetettuja tavoitteita. Pysäköintipolitiikka voi kohdistua sekä erilaisiin pysäköintipaikkoihin (kadunvarsi, tontti, pysäköintilaitos tai – alue) että käyttäjäryhmiin (asukas, työntekijä, asiakas). Pysäköintipolitiikan tavoitteita voivat Ojalan (2003) mukaan olla esimerkiksi:

- vaikuttaa kulkumuotojakaumaan
- siirtää keskustaan tulevaa liikennettä liityntäpysäköinnin kautta joukkoliikenteeseen.
- tukea keskustassa asumista
- edistää keskustan liike-elämän menestymistä
- vapauttaa katutilaa autoilta jne.

Pysäköintipolitiikkaa voidaan toteuttaa toisaalta tarjonnan, toisaalta kysynnän ohjauksen avulla. Tehokkain pysäköintipaikkojen tarjontaan vaikuttava vaihe on kaavoitus. Pysäköinnin kysyntään puolestaan voidaan vaikuttaa esimerkiksi kaupunkisuunnittelun sekä hinnoittelun avulla. Taulukossa yksi on esitetty joitakin pysäköintipolitiikan käytettävissä olevia keinoja. Toisaalta on hyvä muistaa, että tarjonnan ja kysynnän hallinnan erottelu on hiukan keinotekoisia, sillä liikennejärjestelmässä tarjonta voi myös synnyttää kysyntää. (Taskinen 2005.)

Taulukko 1: Käytettävissä olevia pysäköintipolitiikan keinoja

Tarjonnan ohjaus	Kysynnän ohjaus
<ul style="list-style-type: none"> - Normiohjaus (kaavoitus) - Aikarajoitteet 	<ul style="list-style-type: none"> - Hinnoittelu (Verot ja tuet) - Kaupunkisuunnittelu - Maksu- ja informaatiojärjestelmät

Normiohjaus

Vuonna 1999 voimaan tullut maankäyttö- ja rakennuslaki on ainoa valtakunnan tason normi, jolla puututaan pysäköinnin tarjontaan. Tämänkin laki ohjaa pysäköintiä vain hyvin yleisellä tasolla.

”Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrättyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä.

Jos asemakaavassa niin määrätään, kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Tässä tapauksessa kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan.” (Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999, 156§)

Yleisten eli muiden kuin kiinteistöjen pysäköintiin tarvittavien autopaikkojen järjestäminen on kunnan vastuulla. Myöskään tässä laki ei määrittele tarvittavien pysäköintipaikkojen määrää. Niiden järjestämisessä voidaan soveltaa seuraavaa:

”Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle.” (Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999, 54§ 2.momentti)

Autopaikkojen ohjeellisista määristä sekä sijoituksen periaatteista päättää kunta. Yleensä rakennettavien autopaikkojen määrä määritellään suhteessa kerrosalaan. Päätökset voidaan tehdä esimerkiksi yleiskaavan yhteydessä, tapauskohtaisesti tai erillisellä periaatepäätöksellä. Useimmat suuret kaupungit käyttävät periaatepäätöstä, jolloin pysäköintipaikkojen määristä on kirjoitettu laskentaohjeet tai normit, jotka toimivat ohjenuorana yksityiskohtaisemmalle suunnittelulle. Asemakaavaan puolestaan kirjataan sitovat määräykset paikkojen lukumäärästä ja sijoittelusta. (Ojala 2003.)

Pysäköintinormit voivat ilmoittaa vähimmäis- tai enimmäisautopaikkamäärän alueella. Enimmäisnormeilla pyritään rajoittamaan pysäköintiä ja sitä kautta vähentämään liikennettä. Useimmiten normit ovat kuitenkin vähimmäisnormeja, joilla pyritään varmistamaan kysyntää vastaava pysäköintipaikkojen tarjonta. Usein vähimmäisnormit perustuvat kuitenkin todellisuudesta poikkeaviin oletuksiin. Tällaisia mahdottomia, mutta yleisesti käytössä olevia oletuksia ovat Shoupin (1999) mukaan se, että pysäköinnin kysynnän ei oleteta riippuvan hinnasta sekä ajatus, että pysäköinnin tarjonnan ei pitäisi riippua sen kustannuksista. (Shoup 1999, Buttonin ja Hensherin 2001, mukaan)

Aikarajoitteet

Pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan ohjata myös aikarajoitteilla. Asiointia varten on pysäköintiaika rajoitettu liikennemerkillä yleensä 30min–2h mittaiseksi. Muita käytettyjä aikarajoitteita ovat 4–8 tuntia pysäköintiä sallivat merkit, joilla halutaan estää työpaikkapysäköintiä sekä autojen jatkuva säilyttäminen näillä paikoilla. Monet paikat ovat aikarajoitteen lisäksi maksullisia. (Ojala 2003.)

Hinnoittelu

Pysäköinnin kysyntään suorasti vaikuttava tekijä on pysäköinnin hinta. Hinnoitteluun puolestaan vaikuttaa ennen kaikkea, nähdäänkö pysäköinti itsenäisesti hinnoiteltavana toimintona, kuten pysäköintilaitoksissa, vai koetaanko pysäköinti välttämättömäksi palvelutoiminnaksi, kuten kadut, hissit jne. Itsenäisen pysäköintitoiminnan hinta muodostuu normaalisti markkinatalouden sääntöjen mukaisesti. Sen sijaan välttämättömänä palvelutoimintana koettava työpaikkapysäköinti sekä asukkaiden pysäköinti ovat usein käyttäjälle alihinnoiteltua, jolloin rahoittamiseen osallistuvat myös työnantaja, kiinteistönomistajat tai yhteiskunta. Kolmas näkökulma pysäköintiin on sen toimiminen kaupan lisäpalveluna. Tällöin paikan hinnoittelu riippuu autopaikan tuomasta liikevaihdon lisäyksestä ja paikan kustannuksista. Kaupunkien omistamien pysäköintipaikkojen hinnoitteluun voivat vaikuttaa myös kaupunkien omat, liikenteeseen liittyvät tavoitteet, kuten työmatkaliikenteen ohjaaminen tai asukkaiden pysäköintimahdollisuuksien turvaaminen. Lisäksi katupysäköinnistä saadaan merkittävä määrä tuloja. Esimerkiksi Tampereen pysäköinninvalvonnan nettotulos oli vuonna 2006 noin 1,97 miljoonaa euroa. (TFK 1991, Kalenon ja Häyrysen 2003, 14 mukaan, Tampereen kaupungin pysäköinnin valvonta 2007.)

Pysäköinnin hinnoittelua pidetään tehokkaampana keinona vaikuttaa ihmisten kulkutavan valintaan kuin esimerkiksi joukkoliikenteen hinnoittelua. Monien tutkimusten mukaan vielä hinnoitteluakin suurempi vaikutus olisi pysäköintipaikoilta kohteeseen käveltävän etäisyyden kasvattamisella eli kaupunkisuunnittelulla. Huomioitavaa on myös, että mikäli hinnoittelu on kovin paikallista, se vaikuttaa enemmän pysäköinnin alueelliseen jakautumiseen kuin kulkutavan valintaan. (Tsamboulas 2001, Kurri ja Laakso 2002, Feeney 1986, Kalenon ja Häyrysen 2003, 18 mukaan.)

Valtion, kunnan tai muun julkisyhteisön on mahdollista vaikuttaa pysäköinnin hintaan asettamalla sille vero tai tuki. Suomessa useat vanhat kaupungit tukevat asukkaiden pysäköintiä esimerkiksi asukaspysäköintitunnuksin. Valtio puolestaan ei ole osallistunut pysäköinnin hinnoittelun ohjaamiseen. Joissakin maissa, kuten Ruotsissa, verotusta käytetään pysäköinnin ohjauskeinona. (Atterbrand ym. 2005.)

Kaupunkisuunnittelu

Kaupunkisuunnittelulla voidaan vaikuttaa sekä pysäköinnin tarjonnan että kysynnän määrään. Pysäköinnin tarjontaan vaikuttaa pysäköinnin normiohjaus, jota on käsitelty jo yllä. Lisäksi kaupunkisuunnittelulla voidaan vähentää pysäköinnin kysyntää esimerkiksi vähentämällä liikkumisen tarvetta. Mitä vähemmän tarvitaan tilaa pysäköinnille, sitä tehokkaammin maata voidaan käyttää muuhun tarkoitukseen. Tehokas maankäyttö puolestaan vähentää liikennesuoritteita ja parantaa saavutettavuutta. Jos kauppa löytyy kävelymatkan päästä kotoa, ei ostoksia tarvitse tehdä autolla ja asiointipysäköintiin tarvittavien pysäköintipaikkojen määrä vähenee. Toisaalta kaupunkisuunnittelun avulla voidaan pyrkiä parantamaan joukkoliikenneyhteyksiä, jolloin yhä harvempi kotitalous kokee välttämättömäksi omistaa auton. Lisäksi joukkoliikenneyhteyksien varteen voidaan rakentaa liityntäpysäköintipaikkoja. Liityntäpysäköintipaikat vähentävät keskustan liikennettä sekä pysäköintipaikkojen tarvetta.

Maksu- ja informaatiojärjestelmät

Suoranaisen sääntelyn lisäksi pysäköintipaikkojen käyttöä voidaan ohjata opastuksella. Hyvä opastusjärjestelmä lisää pysäköintipaikkojen käyttötehokkuutta ja vähentää pysäköintipaikkaa hakevan liikenteen määrää. Monien kaupunkikeskustojen täysiksi koettujen pysäköintitilojen todellinen käyttöaste on vain 50–60 %. (Ojala 2003.)

Suomessa pysäköintipolitiikka on pääasiassa kaupunkien ja kuntien vastuulla. Eri kaupungeissa on hyvin erilaisia pysäköinnin ohjaamiseen liittyviä käytäntöjä. Usein tämä on johtanut tilanteeseen, jossa kaupungit kilpailevat yritysten ja kaupan yksiköiden sijoittumisesta pysäköintipolitiikkaansa muokkaamalla. Joissakin maissa, kuten Iso-Britanniassa onkin määritelty valtakunnan tasoinen pysäköintipolitiikka estämään kaupunkien kilpailua keskenään pysäköintipolitiikan keinoin.

4 Kaupunkiesimerkit

4.1 Helsinki

4.1.1 Lähtökohtia

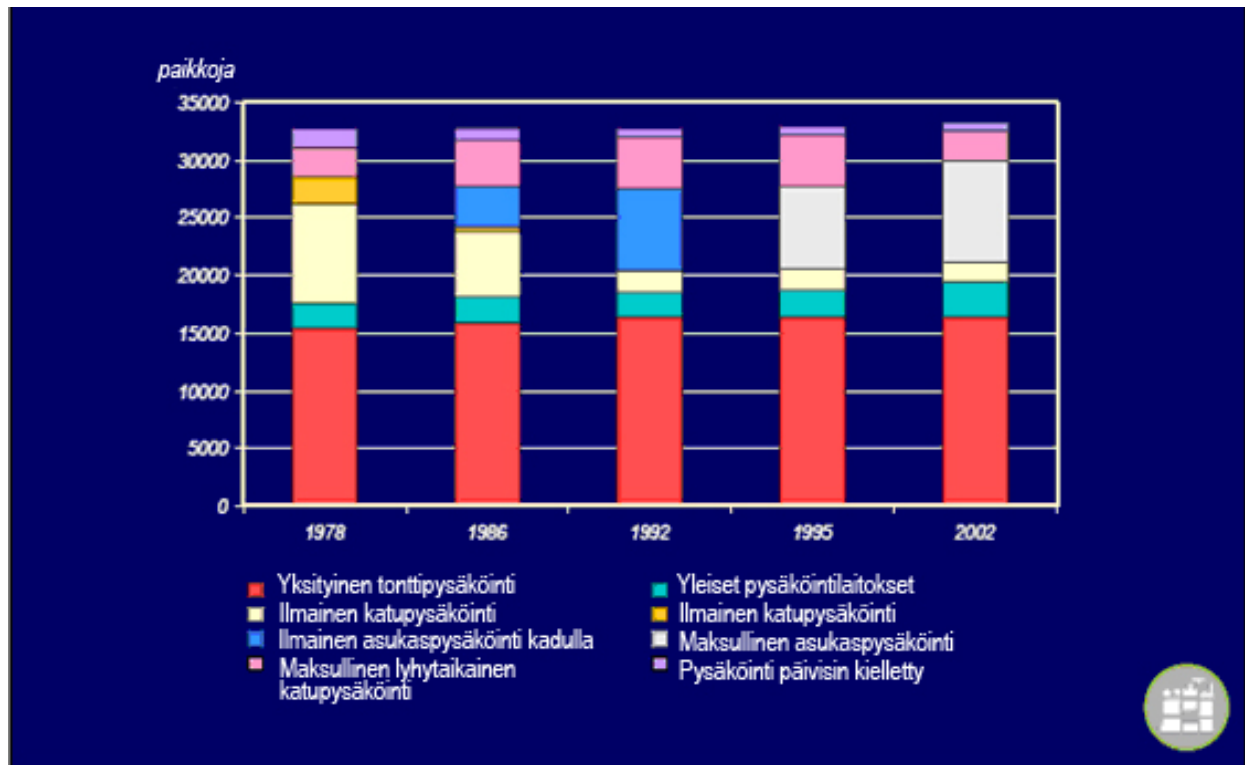
Väkiluku: 565 911 (kesäkuu 2007)
Väestötiheys: 3 068 asukas/km²
Keskimääräinen arkivuorokausiliikenne Helsingin niemen rajalla: noin 251 720, joista henkilöautoja 205 080 (2005)
Joukkoliikenteellä matkustavien osuus henkilömäärästä: 62,5, % (2005)

(Wikipedia-Helsinki 2007, Helsingin kaupunki 2007, Helsingin kaupungin tietokeskus 2006)

Helsingissä noudatetaan joukkoliikennettä suosivaa liikennepolitiikkaa. Sen sijaan Helsingin pysäköintipolitiikassa on vuodesta 1987 lähtien noudatettu seuraavaa lauselmää ”asukkaille taataan riittävät ja palvelutasoltaan kohtuulliset pysäköintimahdollisuudet. Muilta osin pysäköintipaikkatarjonta, mukaan lukien mahdolliset pysäköintilaitokset sopeutetaan muiden liikennepoliittisten tavoitteiden mukaiseksi”. Toisin sanoen ajatellaan, että pysäköintipolitiikan tavoitteena on huolehtia, että pysäköintitilan tarjonta vastaa kysyntää, lukuun ottamatta kantakaupunkiin ja esikaupunkien aluekeskuksiin suuntautuvaa työmatkapysäköintiä, jonka määrää pyritään rajoittamaan. (Kaihlanen 2001.)

Pääkaupunkiseudulle ollaan luomassa myös ilmastostrategiaa. Lausuntakierrokselle lähetetyssä strategialuonnoksessa – Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030 – yhdeksi tavoitteeksi on asetettu vähentää alueen kaupunkien kasvihuonekaasupäästöjen määrää kolmanneksella nykyisestä määrästä vuoteen 2030 mennessä. (YTV 2007.)

Helsingin keskusta-alueen pysäköintipaikkojen kokonaislukumäärä ei ole viimeisen 30 vuoden aikana juurikaan muuttunut. Sen sijaan kadunvarren ilmaisten pysäköintipaikkojen lukumäärä on huomattavasti vähentynyt kun ilmaisia paikkoja on ohjattu asukkaiden käyttöön. Viime vuosina pysäköintilaitoksia on kuitenkin rakennettu lisää ja tulevaisuudessa niiden määrä tulee kasvamaan huomattavasti. Jo pelkässä Helsingin maanalaisessa yleiskaavassa, niemen tarkastelualueelle on varattu tilaa 6 laajennusta tai kokonaan uutta maanalaista pysäköintilaitosta varten. Kantakaupungin alueelle kaiken kaikkiaan on varattu tilaa peräti 11 maanalaista pysäköintilaitosta tai niiden laajennusta varten. Vastaavasti kadunvarsipaikkojen määrää ydinkeskustan alueella on tarkoitus vähentää. Kuvassa yksi on esitelty tarkemmin Helsingin niemen alueen pysäköintitarjonnan kehitystä vuosina 1978–2002. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2007B, Poutanen 2002.)

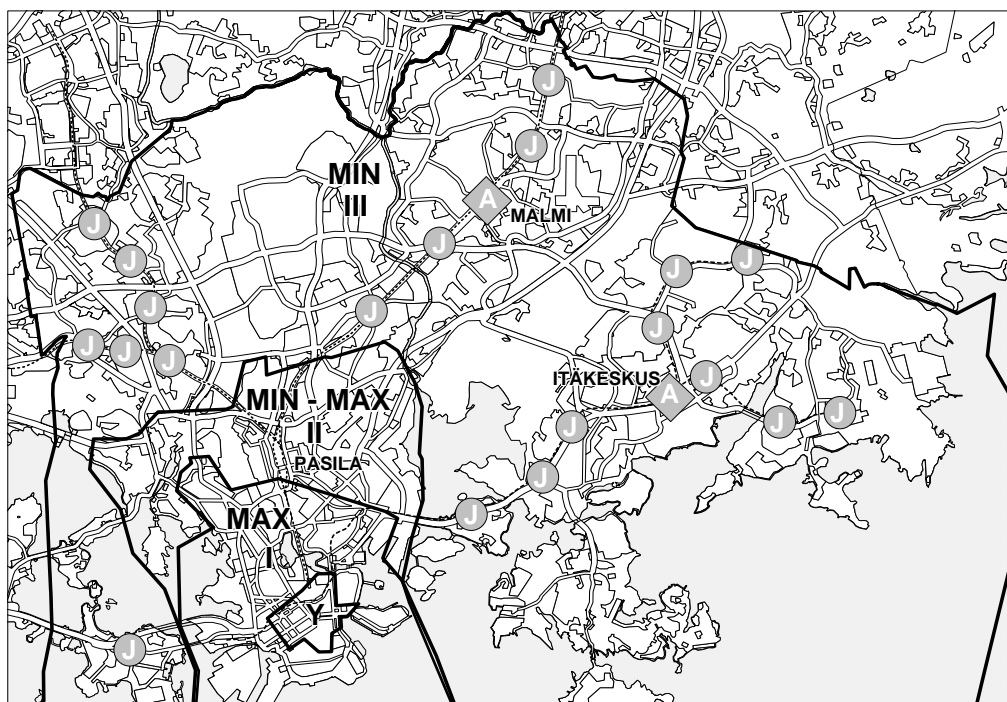


Kuva 1: Pysäköintitarjonnan kehitys Helsingin keskustassa vuosina 1978–2002
(Poutanen 2007).

Helsingissä käytetään autopaikkamäärien laskentaohjeita. Mikäli laskentaohjeista poiketaan, on asiasta tehtävä erillinen selvitys. Laskentaohjeet ovat erilaiset työpaikka- ja asuntoalueille.

Työpaikka-alueiden autopaikkojen laskentaa varten kaupunki on jaettu seuraaviin vyöhykkeisiin (ks. kuva 2):

- ydinkeskusta (Y)
- keskusta (I)
- kantakaupungin pohjoisosa (II)
- aluekeskukset (A)
- hyvän joukkoliikennepalvelun alueet ja paikalliskeskukset (J)
- esikaupunkialueet (III).



Kuva 2: Helsingin kaupungin työpaikka-alueiden aluejako (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1994).

Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjetta käytetään keskustassa liikennettä rajoittavana enimmäisnormina. Kantakaupungin pohjoisosissa se toimii sekä autopaikkojen enimmäis- että vähimmäismäärää ilmaisevana suunnitteluohjeena ja esikaupunkialueilla paikkojen vähimmäismäärää ilmaisevana suunnitteluohjeena. Taulukossa 2 on esitetty toimistojen ja myymälöiden autopaikkamäärien (ap) laskentaohjeet kerrosalaa (k-m²) kohti. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1994)

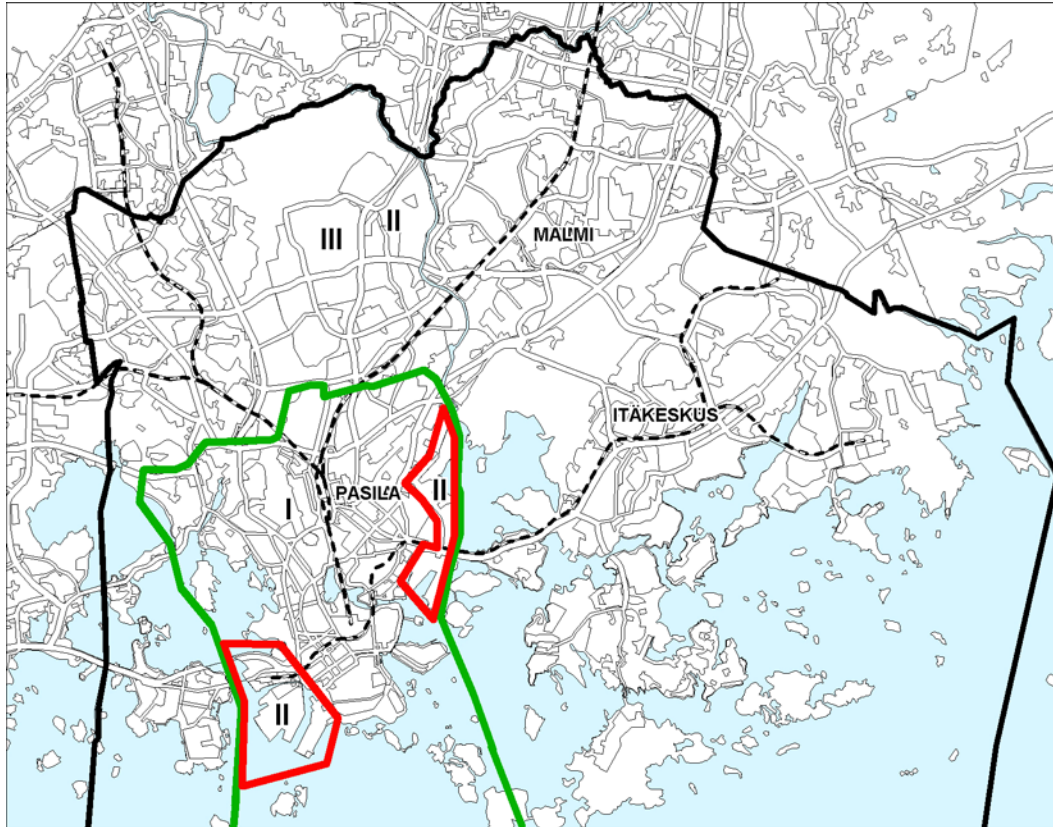
Taulukko 2. Helsingin työpaikka-alueiden autopaikkannormeja (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1994).

Toiminta	Normi eri vyöhykkeillä (ap/k-m ²)					
	Enimmäisnormi		Vähimmäis-enimmäisnormi		Vähimmäisnormi	
	Ydinkeskusta (Y)	Keskusta (I)	Kantakaupungin pohjoisosa (II)	Aluekeskukset (A)	Rask. raideliikenteen asemien ympäristö ja paikalliskeskukset (J)	Esikaupunkialueet (III)
Toimistot	1/500	1/350	1/280-1/220	1/250	1/75	1/60
Myymälät	1/200	1/150	1/110- 1/90	1/100 x)	1/60 x)	1/50

(esim. x) Alue- ja paikalliskeskusten tavaratalotyyppisten myymälöiden (ostoskeskusten) pysäköintinormina käytetään 1 ap / 30 kem², jos autopaikat suunnitellaan tehokkaaseen vuoroittaiskäyttöön. Länsi-Pasilassa on päästy jopa 80 % vuoroittaiskäyttöön)

Helsinki kuitenkin harkitsee ehdotusta, jossa toimistojen ja teollisuushallien enimmäisnormia löyhennettäisiin kantakaupungin pohjoisosan normista 1ap/220 k-m² normiin 1ap/120 k-m².

Asuintonttien pysäköintipaikkojen laskennassa ei joukkoliikenteen palvelutasoa huomioida yhtä tarkasti kuin työpaikka-alueiden laskennassa (ks. kuva 3.).



Kuva 3: Helsingin kaupungin asuintonttien aluejako (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2007A).

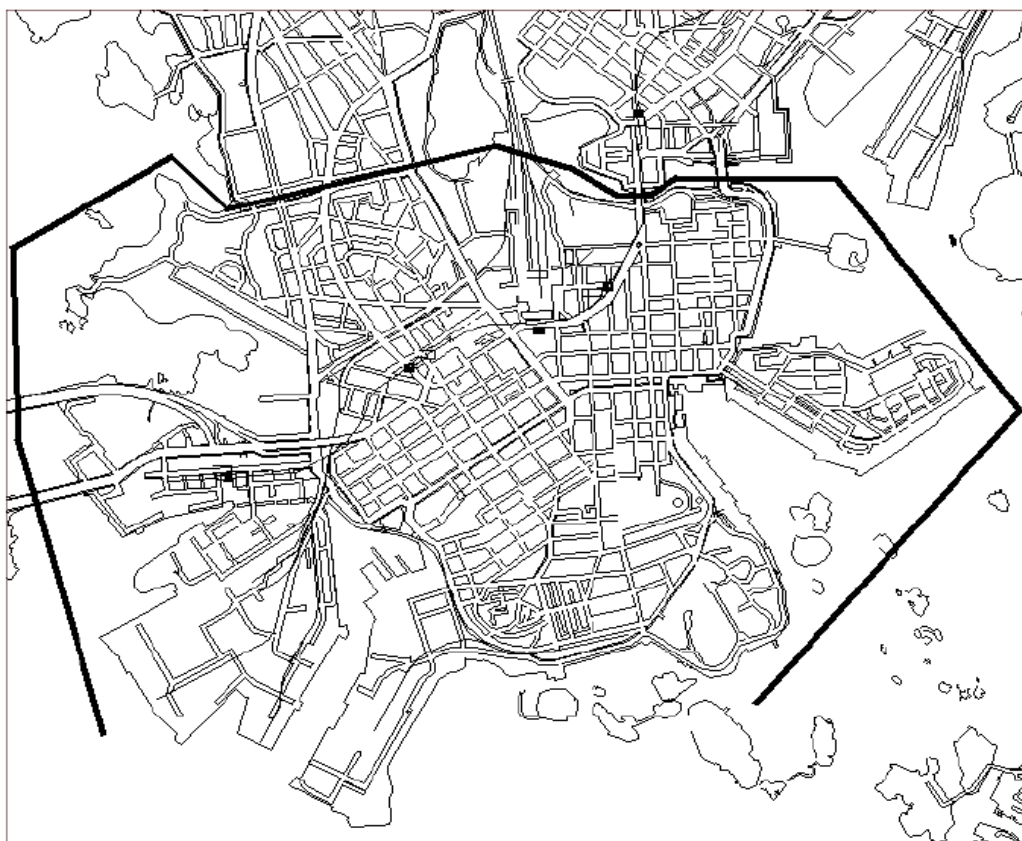
Asuintonttien kaavoituksessa pyritään turvamaan se, että autopaikkoja rakennetaan asukkaiden tarpeita vastaava määrä. Mikäli siis ennustetaan esimerkiksi autotiheyden kasvua, se lisää tarvittavien autopaikkojen määrää; asumisväljyyden kasvu sen sijaan vähentää tarvittavien autopaikkojen määrää kerrosneliometriä kohti. Taulukossa kolme on esitetty juuri uudistetut asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeet, joissa on pyritty huomioimaan myös oletus, tavanomaista vetovoimaisemmille alueille muuttavien asukkaiden suuremmasta autopaikkatarpeesta. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2007A.)

Taulukko 3: Helsingin asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeet (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2007A).

Vähimmäisnormit eri vyöhykkeillä (ap/k-m2)				
	kantakaupunki (I)	kantakaupungin uudet merenrantaiset alueet (II)	esikaupunki (III)	esikaupungin vetovoimaiset alueet (III)
Kerrostalo	1/125	1/115	1/100	1/90
Pientalotontit	1/80-100 + tilapäispysäköinti			
Asuntolat	1/240-300		1/120-200	

3.1.2. Pysäköinnin määrä Helsingin niemen tarkastelualueella

Seuraavaksi on esitelty tarkemmin pysäköintioloja ja pysäköinnin hinnoittelua Helsingin niemen tarkastelualueella. Tarkastelualue on esitelty kuvassa 4.



Kuva 4: Helsingin niemen tarkastelualue (Kurri ja Laakso 2002.)

Vuonna 2002 tarkastelualueella oli kokonaisuudessaan noin 36 500 pysäköintipaikkaa. Kadunvarsipaikkoja alueella oli noin 45 % kokonaismäärästä eli noin 16 400. Pysäköintilaitosten osuus vuonna 2002 oli ainoastaan 11 % alueen kokonaispaikkamäärästä. Tonttipysäköintipaikkoja alueella oli noin 16 100 eli 44 % kokonaispaikkamäärästä. (Kurri ja Laakso 2002)

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on vuonna 1989 toteuttanut tutkimuksen, jossa selvitettiin muun muassa Helsingin keskusta-alueen piha- ja tallipaikkojen käytön

jakautumista asukkaiden ja yritysten kesken. Haastatteluaineisto kattoi noin 3 233 paikkaa, joista vain noin 24 % oli asukkaiden käytössä ja loput noin 76 % yritysten käytössä. Yritysten käytössä olevista paikoista suurta osaa käytetään työntekijöiden autojen pysäköintiin ja osaa asiakaspysäköintiin.

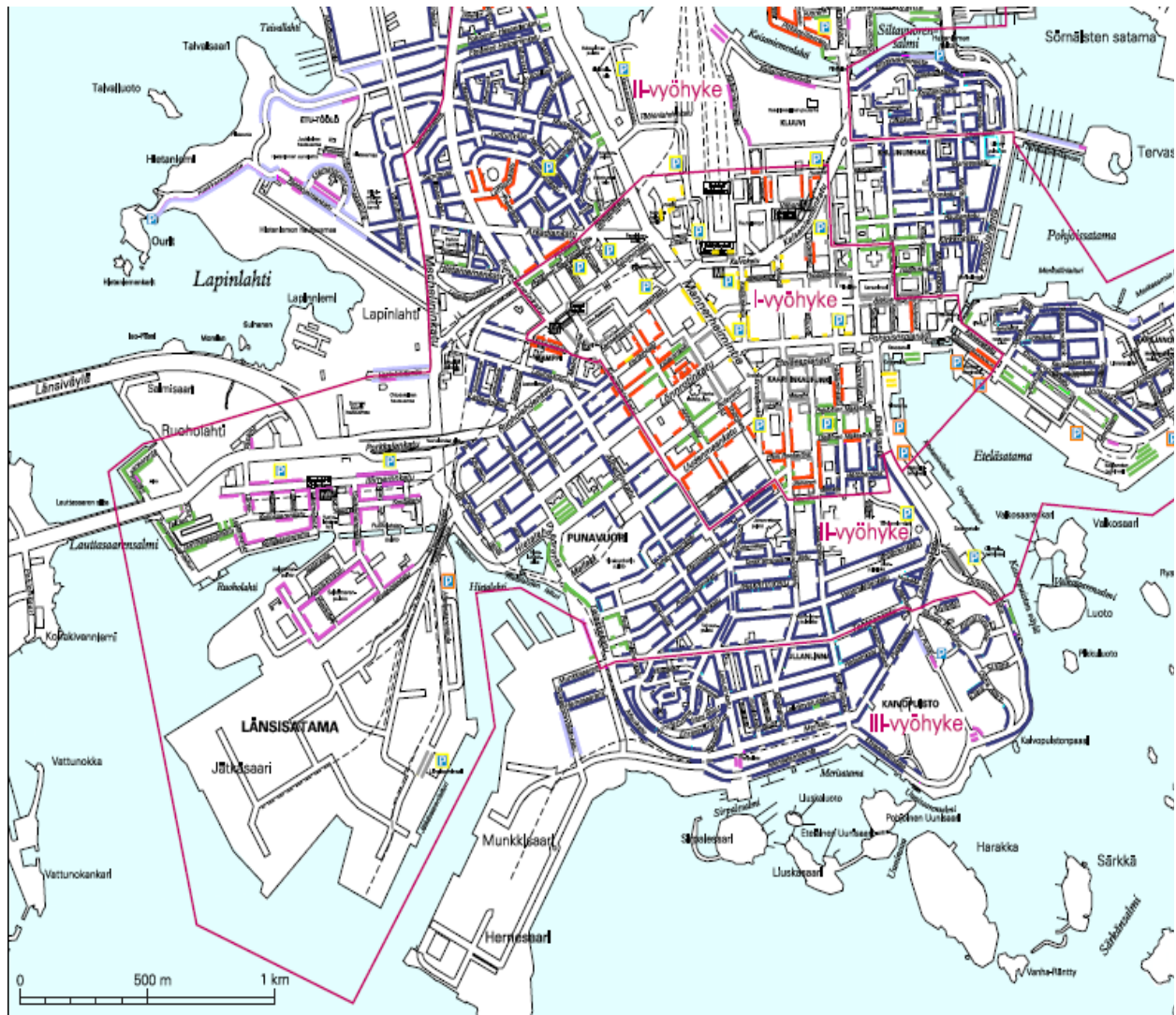
4.1.3 Hinnoittelu ja aikarajoitteet

Helsingissä kaupunki hinnoittelee ainoastaan kadunvarren pysäköintipaikat. Katupaikkojen hinnat pyritään pitämään pysäköintilaitosten kanssa samalla tasolla tai jopa korkeampina ja ohjata näin pysäköintiä maan alle. Kantakaupungin kadut on jaettu kolmeen maksuvyöhykkeeseen, joiden taksat vuonna 2007 ovat:

vyöhyke I	3 €/h
vyöhyke II	1,6 €/h
vyöhyke III	0,8 €/h.

Myös aikarajoitteilla pyritään ohjaamaan käyttöä. Kantakaupungin pysäköintikartassa (ks. kuva 5) on kuvattu tarkemmin vyöhykerajat, pysäköintilaitokset sekä aikarajoitteet.

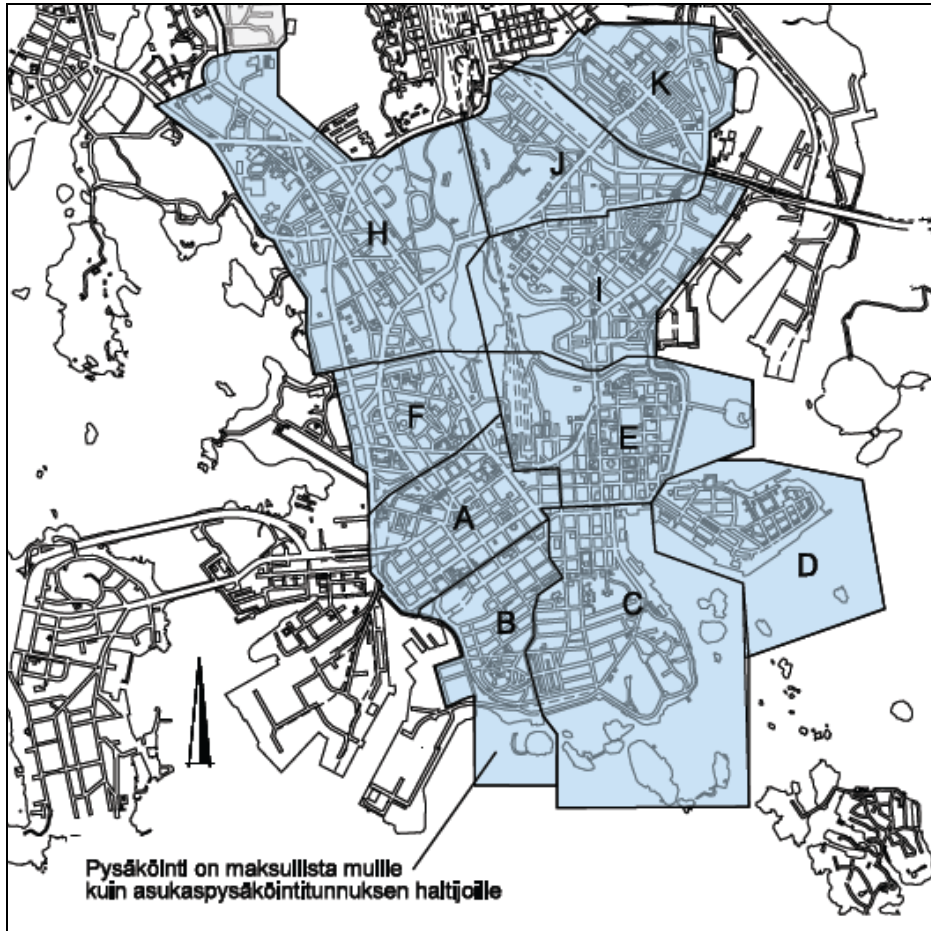
Suunnittelukeskus on tehnyt vuonna 2001 kyselyn jossa kaupungeilta tiedusteltiin muun muassa aikarajoitteiden pysäköintipaikkojen määrää ja jakaumaa. Kyselyn mukaan Helsingin kadunvarren paikoista suurimmassa osassa ei ole aikarajoitusta, vaan käyttöä ohjataan pysäköintimaksun avulla. Noin 23 % paikoista on pysäköintiaikaa rajoitettu. Useimmiten rajoitus on 1–4 tuntia. Lähes kaikki paikat ovat kuitenkin maksullisia. Alueelta löytyy vain muutamia ilmaisia lyhytaikaisia tai pitkäaikaisia pysäköintipaikkoja (tumman ja vaalean lilat alueet, esimerkiksi Kaivopuiston rannassa).



	Maksullinen pysäköintilaitos tai alue		Maksullinen pysäköintialue, jossa maksun voi suorittaa myös omalla pysäköintilaitteella
	Ilmainen pitkäaikainen pysäköinti		Kertamaksu enintään 1 tunti
	Kertamaksu enintään 2 tuntia		Kertamaksu enintään 4 tuntia
	Maksullinen ma-pe 9-19 (Ilman asukas tai yrityspysäköintitunnusta)		Kertamaksu enintään 1 tunti (Ilman asukas tai yrityspysäköintitunnusta)
	Ilmainen lyhytaikainen pysäköinti		Ilmainen pitkäaikainen pysäköinti

Kuva 5: Helsingin kantakaupungin pysäköintikartta (Helsingin rakennusvirasto 2007).

Hieman yli puolet niemen tarkastelualueen kadunvarsipaikoista kuuluu kuitenkin myös asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmän piiriin (ks. kuva 6). Yleisesti Helsingissä järjestelmää hyödynnetään asuinalueilla, jotka on rakennettu ennen kuin nykyisen suuruista pysäköintipaikkatarvetta osattiin ennustaa. Esimerkiksi Helsingin niemen alueesta suurin osa on rakennettu jo 1900-luvun alkupuolella, jolloin se kuuluu asukas-pysäköintivyöhykkeeseen.



Kuva 6: Helsingin asukas ja yrityspysäköintialueet (Helsingin rakennusvirasto 2007).

Asukas pysäköintitunnuksen saa kuka tahansa asukas pysäköintivöhykkeellä väestörekisteritietojen mukaan asuva henkilö, jolla on ajokortti ja joka ajoneuvorekisterin mukaan omistaa tai hallitsee henkilö-, paketti- tai erikoisautoa. Tunnuksia myönnetään ainoastaan yksi henkilöä kohti. Tunnus maksaa vyöhykkeestä riippumatta 36 €/vuosi.

Yrityspysäköintitunnuksen voi lunastaa asukas pysäköintivöhykkeellä toimiva yritys, julkisyhteisö tai elinkeinoharjoittaja. Yrityksen yhtä toimipaikkaa kohti myönnetään enintään kolme tunnusta. Yrityspysäköintitunnus maksaa 360 €/vuosi.

Vuonna 2006 asukas- ja yrityspysäköintitunnuksia myönnettiin alueille A–F ja H–K yhteensä 18 302, keskimäärin noin 1,6 tunnusta paikkaa kohden.

Tonttipysäköinti on kokonaispaikkamäärältään merkittävä osa-alue. Kuten katupysäköinti, myös tonttipysäköinti palvelee kaikkia käyttäjäryhmiä: asukkaiden pysäköintiä, asiointipysäköintiä sekä työpaikkapysäköintiä. Tonttipysäköinti on useimmiten maksutonta.

Asukkaiden käytössä olevien tonttipysäköintipaikkojen hinnoittelu on hyvin kirjavaa. 1950-luvulta eteenpäin rakennetuissa taloissa autopaikkoja on rakennettu tonteille enimmäkseen kysyntää vastaava määrä. Autopaikkojen rakennuskustannukset on pääsääntöisesti sisällytetty asunnon rakennuskustannuksiin, josta ne sitä kautta vaikuttavat

asuntojen hintoihin. Taloyhtiöissä siis myös ne asukkaat, jotka eivät omista autoa, osallistuvat autopaikan kustannuksiin.

Joillakin uusilla asuinalueilla on perustettu pysäköintiyhtiöitä, jotka hoitavat alueen pysäköintikysymykset. Tällöin osa pysäköinnistä maksetaan kiinteistön maksuista erillisenä. Esimerkiksi Pikku Huopalahdessa osa Tilkankadun pysäköinnistä on järjestetty näin, jolloin pysäköinnin hinta hallipaikassa on osakeyhtiön asukkaille 47 euroa kuukaudessa, eli 564 euroa vuodessa ja ulkoaluepaikalla 25 euroa kuukaudessa joka tekee 300 euroa vuodessa. Koska pysäköintilaitoksen toiminta on kuitenkin osittain rahoitettu kaikkien ympäröivien kiinteistöjen taholta, on pysäköinti kalliimpaa ulkopuolisille. Heille pysäköinti hallipaikassa maksaa 1044 euroa vuodessa. (Isännöitsijäkonttori Oy 2006.)

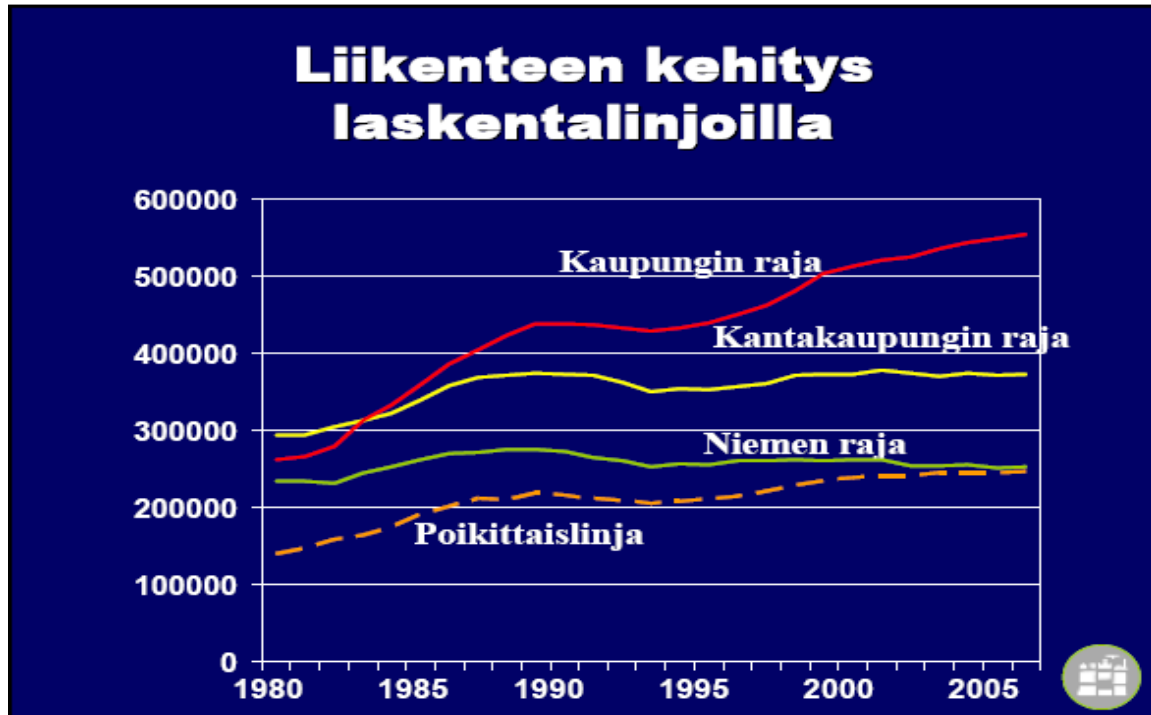
Pysäköintilaitospaikat ovat kaikki maksullisia ympäri vuorokauden. Ensimmäisen pysäköintitunnin hinta laitoksissa on usein jopa kalliimpaa kuin kadulla. Monesti tuntihinnat pienenevät kuitenkin mitä pidempään autoa säilytetään pysäköintilaitoksessa. Pysäköintilaitokset tarjoavat myös kuukausisopimuksia. Kuukausisopimusten hinta vaihtelee P-Ruoholahden 140 €/kk + alv aina P-Elielin 270 €/kk + alv. Keskimääräinen sopimuspysäköinnin kuukausivuokra niemen tarkastelualueen pysäköintilaitoksissa vuonna 2007 on noin 227 €¹. Helsingin kaupunki ei omista tai rahoita pysäköintilaitoksia, lukuun ottamatta muutamia tapauksia, joita voidaan käyttää myös pommisuoja. (Autoparkki 2007, Europark 2007, Forum-P 2007.)

4.1.4 Pysäköinnin ongelmia ja pysäköinnin kehittäminen

Helsingissä on jo pitkän aikaa harrastettu järjestelmällistä pysäköintipolitiikkaa, minkä ansiosta liikennemäärät kantakaupungin rajalla ovat pysyneet jo pari vuosikymmentä lähes muuttumattomina (ks. kuva 7). Siitä huolimatta, lähes kaikkien kaupungin pääkatujen liikenne ruuhkaantuu aamulla sekä iltapäivällä. Ilmanlaatu keskustassa, Mannerheimintien mittauspisteessä, on enimmäkseen vain tyydyttävä. Muutamina päivinä ilmanlaatu on luokiteltu jopa huonoksi, jolloin luontovaikutusten lisäksi terveysvaikutukset herkillä ihmisillä ovat mahdollisia. Päästöjen lähteeksi on todettu liikenne. Helsinkiin suuntautuu siis liikaa liikennettä. (Kunnat, YTV, teollisuus ja Ilmatieteenlaitos 2007.)

Erityisesi ongelmia aiheuttaa autolla tehtävät työmatkat. Vaikka pysäköintipaikkojen määrän rajoittamisen on todettu vähentävän liikennettä, autopaikkojen rakennusnormeja ei haluta kuitenkaan tiukentaa edes työpaikka-alueiden osalta, vaan päinvastoin tekeillä on enimmäisnormin lievennys. Syynä on pelko yritysten konttorien muuttamisesta Helsingin ympäryskuntiin, joissa pysäköintipaikkojen rakentaminen on vapaampaa ja yritysten on näin ollen mahdollista tarjota useammalle työntekijälleen autopaikka. Vastaava tilanne on kaupoilla, sillä asiointipaikkojen vähäisyyden pelätään heikentävän keskustan kauppajen kilpailukykyä. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2007.)

¹ Tarkastelussa huomioitu P-Presidentti, P-Kamppi, P-Eliel, P-Ruoholahti, P-Kluuvi, P-Tähtitornivuori, Forum, Autohotelli sekä Autoparkin City-center ja Yliopistonkatu



Kuva 7: Liikennemäärien kehitys Helsingissä (Poutanen 2007).

Helsingin keskustassa maanpäällinen tila on jo tiukasti käytössä ja siksi useita tulevia pysäköintipaikkoja on suunniteltu maan alle. Pysäköintitaloja on perusteltu sillä, että katupaikkojen määrä vähenee. Pysäköintipaikkojen määrien ja jakauman kehitystä ei kuitenkaan ole seurattu järjestelmällisesti, joten on vaikea tietää, onko katupaikkojen määrä vähentynyt oletetussa laajuudessa. Maan alle jälkikäteen rakennettavat pysäköintilaitokset ovat myös erittäin kalliita, mikä nostaa kiinteistön kustannuksia. Pysäköintitalojen rakentamisen kalliit kustannukset ovat johtaneet esimerkiksi monien asuinrakennuksien suunnitelmien karsimiseen. Ongelmat ovat näkyneet erityisen selvästi Valtion asuntorahaston (ARA) asuntojen rakentamisessa. Koska Arava-asunnoissa on perinteisesti asetettu asunnon neliöhinnolle yläraja, ovat kalliit pysäköintiratkaisut pakottaneet karsimaan asunnon muista ominaisuuksista. (Asiantuntijahaastattelut Kaihlanen 2007)

Joillakin vanhoilla asuinalueilla pysäköintipaikoista on pulaa, minkä takia asukaspysäköintitunnuksia on jouduttu jakamaan enemmän kuin pysäköintipaikkoja on tarjolla. Kysyntää kuitenkin voitaisiin pienentää nostamalla tunnusten hintaa hiukan korkeammaksi. Myös vieraspysäköinti aiheuttaa ongelmia, sillä sille ei useimmiten ole järjestetty tilaa asuintonteilla.

Viime vuosina pysäköintipaikkojen määrä on lähtenyt nousuun uusien maanalaisten pysäköintilaitosten myötä. Esimerkiksi Kampin ostoskeskuksen rakentamisen yhteydessä tehtiin 500 autopaikka lisää. Pysäköintipaikkojen määrän lisääminen tulee näkymään myös liikenteen ja siitä aiheutuvien ongelmien lisääntymisenä.

4.2. Turku

4.2.1. Lähtökohtia

Väkiluku: 175 398 (helmikuu 2007)

Väestötiheys: 720 asukas/km²

(Wikipedia-Turku 2007)

Turussa ei ole kirjoitettua liikenne- tai pysäköintipolitiikkaa. Suunnittelua ohjaa tällä hetkellä Turun yleiskaava 2020, jota kuitenkin pidetään liian yleispiirteisenä keskustan suunnittelun kannalta. Lisäksi Turun ydinkeskustan kehittämisestä valmistuivat raportit vuonna 1996 ja 1997. Näiden pohjalta kaupunginvaltuusto päätti varata muutamia katuja kevyelle liikenteelle ja joukkoliikenteelle. Lisäksi päätettiin, että keskustaan laaditaan osayleiskaava. Osa kävely- ja joukkoliikennekatuhankkeista on toteutettu, mutta osa niistä kuten myös keskusta-alueen osayleiskaava on vielä toteuttamatta. (Turun kaupungin kiinteistö- ja rakennustoimen kaavoitusosasto 1997.)

Turku on sitoutunut vahvasti kestäväan kehitykseen, johon ohjaa eritoten ympäristöstrategia. Turun ympäristöstrategian 2006–2009 ensimmäisenä strategisena painopisteenä on kestävä kaupunkirakenne ja ilmastopolitiikka. Tässä onnistumisen kriittiseksi menestystekijäksi on listattu muun muassa henkilöautoliikenteen tarpeen ja kokonaispäästöjen minimointi. (Turun kaupunki 2006.)

Turun katupysäköintipaikkojen määrä on vähentynyt jonkin verran viimeisen parin vuoden aikana, kun paikkojen tilalle on rakennettu pyöräteitä tai kävelykatuja. Pysäköintilaitoksia ei viime vuosina ole rakennettu lisää, joskin tällä hetkellä on suunnitteilla uusi pysäköintilaitos keskustorin alapuolelle. Pysäköintilaitossuunnitelma on herättänyt runsaasti keskustelua kansalaisten parissa. Kaupunki suhtautuu hankkeeseen myönteisesti.

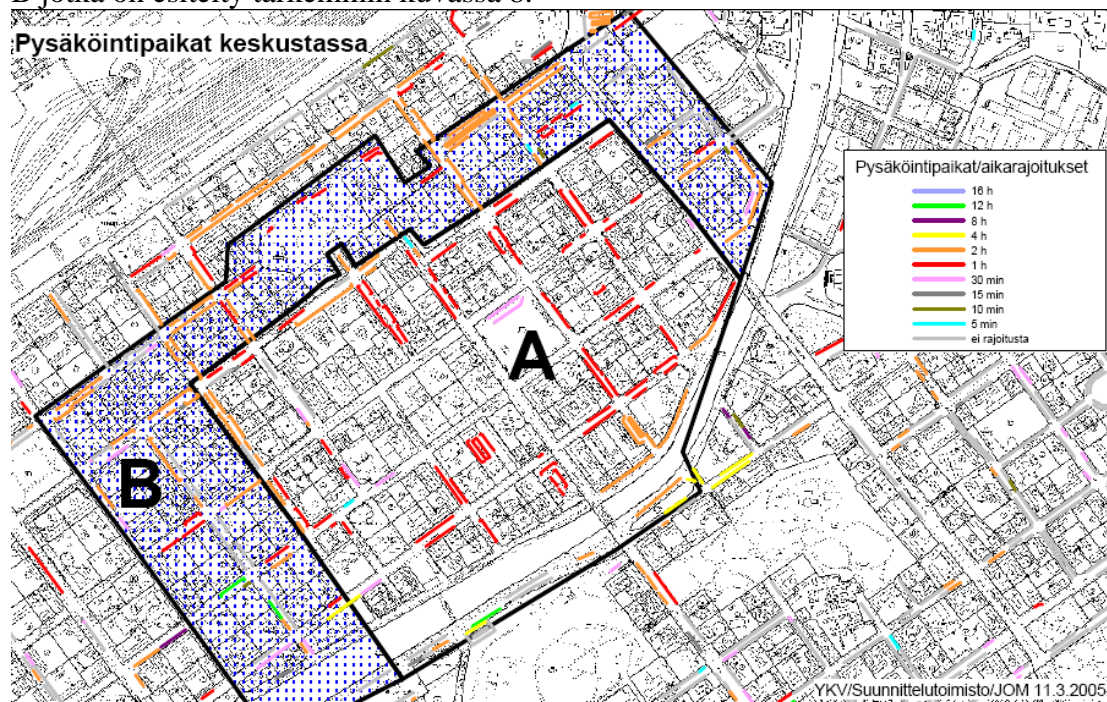
Pysäköintipaikkojen määrien laskemista varten on kirjoitettu suunnittelua ohjaava pysäköintinormisto, joka on sama keskustassa ja sitä ympäröivillä alueilla. Normi ilmoittaa ainoastaan pysäköintipaikkojen vähimmäismäärät, jotka siis ohjaavat kysyntää vastaavaan pysäköintipaikkojen rakentamiseen, mutta eivät pyri rajoittamaan pysäköinnin määrää. Normit on esitelty taulukossa 4. Ne ovat ohjeellisia ja niistä voidaan poiketa ilman erillisselvityksiä. Esimerkiksi kerrostalojen kaavoituksessa keskustassa ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella pysäköintipaikkojen määrä voi olla normia vähäisempi. Kupittaalla on lisäksi ollut käytössä pyöräpaikkanormi, jolla pyritään varmistamaan, että pyöräpaikkoja rakennetaan riittävästi. (Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitus virasto 2007.)

Taulukko 4: Turun autopaikkamäärien laskennassa käytettävät pysäköintinormit
(Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto 2007).

Asunnot	Kerrostalot 1ap/75 k-m ² –1 ap/100 k-m ² tai 1 ap/asunto + vieraspaikat 1 ap/7 asuntoa
	Rivitalot 1,5 ap/asunto + vieraspaikat 1 ap/7 asuntoa
	Omakotitalot 2 ap/asunto
Toimisto/Liiketila	1ap/50 k-m ² –1ap/75 k-m ²
Kaupat (marketit)	noin 1ap/15 k-m ²

4.2.2. Pysäköinnin määrä Turun keskustan tarkastelualueella

Pysäköinnin tarkastelualueena käytetään Aurajoelta lähes rautatielle ulottuvia alueita A ja B jotka on esitelty tarkemmin kuvassa 8.



Kuva 8: Turun keskustan tarkastelualue (A ja B) sekä katupysäköinnin aikarajoitukset (Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitus virasto 2005).

Tarkastelualueella (alueet A ja B) on vuonna 2007 kadunvarren pysäköintipaikkoja 2 033 sekä pysäköintilaitospaikkoja noin 2 700. Kiinteistöillä olevien paikkojen lukumäärä on kartoitettu vuonna 1998, jolloin tarkastelualueella oli noin 6 900 tonttipaikkaa. Kiinteistöpaikkojen lukumäärä on luultavasti kuitenkin lisääntynyt jonkin verran, kun uudisrakentamiskohteisiin on vaadittu autopaikkoja nykynormien mukaan. Mikäli kuitenkin käytetään vanhaa tonttipaikkojen lukumäärää, saadaan tulokseksi, että

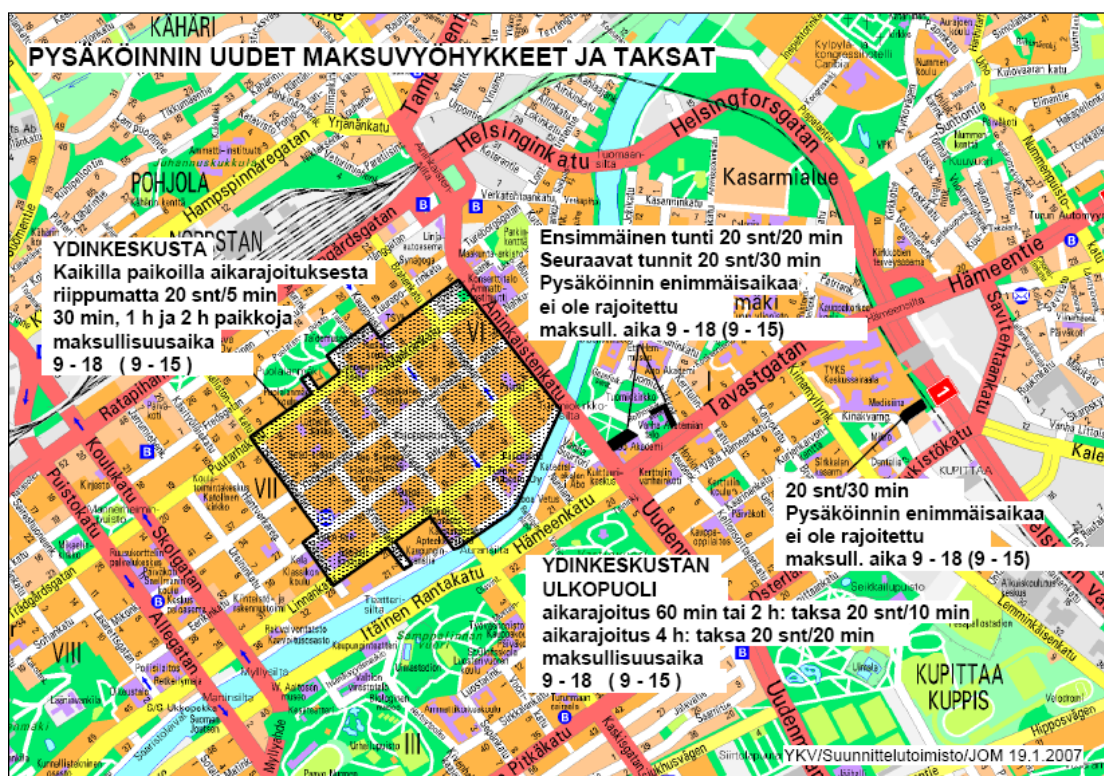
katupaikkojen osuus on noin 17 %, pysäköintilaitosten noin 23 % ja tonttipaikkojen noin 60 %. (Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto 2007, Turun kaupunki 2007)

4.2.3. Hinnoittelu ja aikarajoitteet

Myös Turussa kaupunki vastaa ainoastaan katupysäköinnin hinnoittelusta. Kaupunki kuitenkin omistaa myös P-Cityn osakekannasta lähes 100 % ja hallinnoi sitä kautta noin 15 % keskustan pysäköintilaitosten paikoista. Katupysäköintiä ohjataan aikarajoittein sekä hinnoittelun avulla. Pysäköintimaksut kaduilla pyritään pitämään korkeampina kuin pysäköintilaitoksissa, jotta pitkäaikainen pysäköinti ohjautuisi laitoksiin. Vuonna 2007 pysäköinnin hinnat ovat

ydinkeskusta:	2,4 €/h
ydinkeskustan ulkopuoli	
- aikarajoite 60 min tai 2h: 1,2 €/h	
- aikarajoite 4h:	0,6 €/h

Lisäksi kaupungissa on muutama poikkeavan maksullisuuden alue. Maksuvyöhykkeet ja poikkeavan maksullisuuden alueet on esitetty kuvassa 9. Maksullisuusaika on arkisin kello 8–18 sekä lauantaisin kello 9–15. Tarkastelualueella (A ja B) on vuonna 2007 myös noin 630 kokonaan maksutonta katupaikkaa.



Kuva 9: Pysäköinnin maksuvyöhykkeet ja taksat Turussa (Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitus virasto 2007).

Ydinkeskustan alueella pysäköinnin enimmäisaika on rajoitettu puolesta tunnista kahteen tuntiin. Ydinkeskustan ulkopuolella on paikkoja, joilla pysäköinti on rajoitettu 1–2 tuntiin, sekä 4 tuntiin rajoitettuja pysäköintipaikkoja. Vuonna 2001 vain noin 19 % kadunvarren- ja muista kaupungin omistamien pysäköintialueiden paikoista oli kokonaan ilman

aikarajoitteita. (Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto 2007, Suomen kuntaliitto ja Ympäristöministeriö 2001.)

Turussa on neljä asukaspysäköintialuetta, joista alue A sijoittuu Turun keskustan tarkastelualueelle. Yrityspysäköintitunnuksia ei ole käytössä. Asukaspysäköintialueiden sijainnit on esitelty tarkemmin kuvassa 10. Asukaspysäköintitunnus oikeuttaa pysäköimään alueen asukaspysäköintipaikoilla pysäköintirajoituksista riippumatta. Tunnuksia myönnetään alueella asuville henkilöille niin, että yksi henkilö saa tunnuksen enintään kahteen ajoneuvoon. Tunnuksen hinta vuonna 2007 on 33,5 €/vuosi.



Kuva 10: Turun asukaspysäköintialueet (Turun kaupunki 2007).

Pysäköintilaitospaikat ovat maksullisia ympäri vuorokauden tai aukioloaikoinaan. Keskimääräinen tuntihinta Turun ydinkeskustan pysäköintilaitoksissa on hiukan alle kaksi euroa. Myös Turussa on tarjolla kuukausisopimuksia. Kuukausipaikka, jolla voidaan pysäköidä 24 h/vrk, maksaa 70–158 €/kk riippuen muun muassa siitä onko paikka lämmitetty ja katettu. Keskimäärin kuukausipaikan hinta on noin 96 €². Lisäksi tarjolla on lähinnä asukkaiden pysäköintiin tarkoitettuja kuukausipaikkoja, joissa pysäköinti on sallittu vain klo 17–09 sekä viikonloppuisin. Tällaisten kuukausipaikkojen keskihinta on noin 60 €/kk. (Turun kaupunki 2007.)

4.2.4. Pysäköinnin ongelmia ja pysäköinnin kehittäminen

Turun keskustan pysäköintijärjestelyt ovat melko toimivat. Muutamissa vanhemmissa keskustan asuinkortteleissa on pulaa asukkaiden pysäköintipaikoista, mutta enimmäkseen pysäköintipaikkoja on kuitenkin riittävästi. Kaupungissa ei myöskään ole suurempia ruuhkaongelmia. Ilmanlaatu keskustassa, kauppatorin mittauspisteessä, vaihtelee hyvän ja tyydyttävän välillä. (Kunnat ym. 2007.)

² Laskennassa on huomioitu P-Louhi, EuroPark P-Centrum, Carpark Eskeli, Carpark Julia.

Ongelmana kuitenkin on, että yhtenäistä pysäköintipolitiikkaa ei ole kirjoitettuna. Nykyiset käytännöt eivät myöskään huomioi kaupungin asettamia kestävän kehityksen tavoitteita. Lisäksi keskustan reunoilla olevissa isoissa liittymissä kapasiteettia on hyvin vähän jäljellä. Siksi ydinkeskustan pysäköintipaikkojen määrää ei kannattaisikaan lisätä huomattavasti.

4.3 Tampere

4.3.1 Lähtökohtia

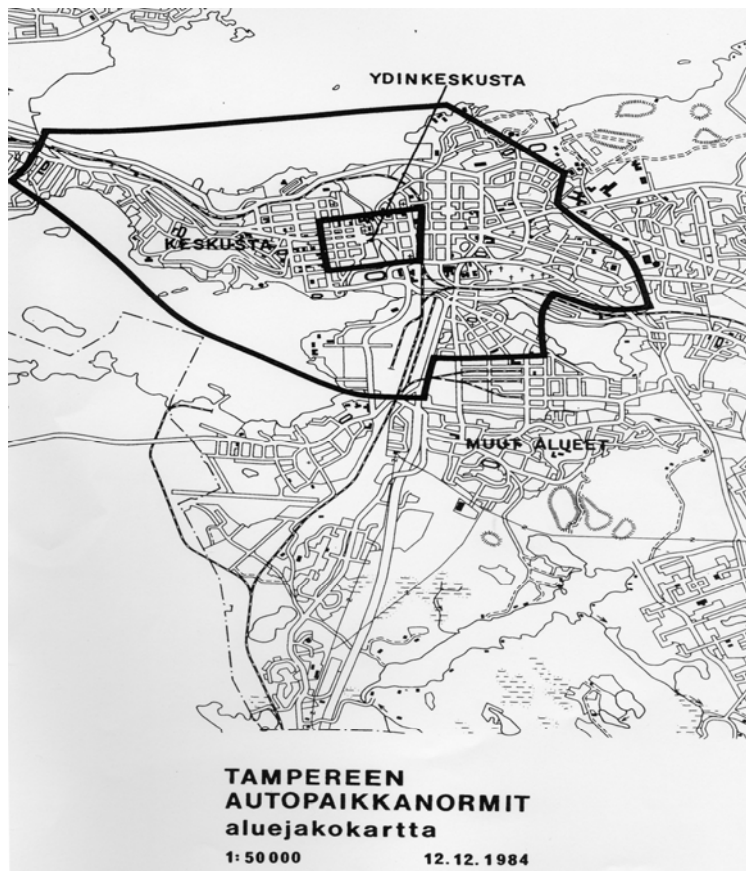
Väkiluku: 206 480 (huhtikuu 2007)
Väestötiheys: 395 asukas/km²
Tammerkosken ylittävä keskimääräinen
arkivuorokausiliikenne: 114 850 ajoneuvoa (2006)

(Wikipedia-Tampere 2007, Tampereen kaupunki 2006)

Tampereen liikennepolitiikka on uudistettu vain muutama vuosi sitten. Keskustan liikenneosayleiskaava 2005 astui voimaan 2.3.2006. Kaavan yleistavoitteena on tukea keskustan liiketoimintaa ja vetovoimaa, kiinnittää huomiota keskustan viihtyvyyteen sekä parantaa turvallisuutta. Kaavan tavoitteisiin kuuluu myös varautuminen väestön kasvuun sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen. Kaavalle on lisäksi asetettu suunnittelutavoitteet, joissa on pysäköinnin osalta mainittu, että keskusta-alueelle määritellään pysäköintiperiaatteet ja keskustatoimintojen alueelle jalankulkuverkoston tuntumaan luodaan pysäköintikeskittymiä. Kadunvarsipysäköinnissä asetetaan etusijalle lyhytkestoinen asiointipysäköinti, ja vaikka myös uusien pysäköintilaitosten toteuttamista suositetaan, on tarkoituksena säilyttää kadunvarsipysäköintipaikat mahdollisimman laajasti myös kävelypainotteisilla kaduilla. (Tampereen kaupungin yhdyskuntapalvelut 2005.)

Keskustan pysäköintiongelmaa on alun perin lähdetty ratkomaan jo 1960-luvulla. Vuonna 1970 perustettiin kaupungin puolesta Tampereen Pysäköintitalo Oy. Tampereen Pysäköintitalo Oy on itsenäinen, mutta kaupungin omistuksessa oleva yritys. Tampereen Pysäköintitalo poikkeaa myös monista muista pysäköintilaitoksista operoivista yrityksistä, sillä se myös omistaa kiinteistöjä. Nykyisin sillä on kahdeksan pysäköintilaitosta Tampereen keskusta-alueella ja P-Duo Hervannassa. Lisäksi yritys operoi Tampereen katupysäköinnin. Tampereen pysäköintipolitiikan avulla pyritään järjestämään autojen pysäköinti hallitusti, mutta ei rajoittamaan autopaikkojen kokonaismäärää. Pysäköintipaikkojen määrän kehitystä ei ole seurattu järjestelmällisesti, mutta uusien pysäköintikeskittymien avaamisen myötä paikkamäärä on kuitenkin ollut selvässä kasvussa. (Tampereen Pysäköintitalo Oy 2007.)

Kaavoituksessa sovelletaan vanhoja vuonna 1985 kirjoitettuja pysäköintipaikkojen vähimmäismäärän ilmoittavia normeja. Tampereen autopaikkannormien pysäköintiperiaatteiksi on ydinkeskustan osalta kirjoitettu seuraavaa: ”Asukaspysäköinnin tarvetta ei pyritä täysin tyydyttämään (1 ap/asunto) mutta sitä ei myöskään rajoiteta. Perusteena on hyvä julkinen liikenne ja tilarajoitteet. Työmatkapsäköinnin tarvetta ei pyritä tyydyttämään. Asiointi- ja ostospysäköinnin tarpeet pyritään tyydyttämään.” (Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto 1985.)



Kuva 11. Tampereen autopaikkannormit, aluejakokartta 1:50 000
(Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto 1985).

Koska autopaikkatarve riippuu paikan etäisyydestä kaupungin keskustasta, ovat normit erilaiset eri vyöhykkeillä. Tampere on jaettu kolmeen vyöhykkeeseen: ydinkeskustaan, keskustaan ja muuhun alueeseen (ks. kuva 11).

Kullekin alueelle on asetettu ohjeelliset autopaikkojen vähimmäismäärät.

Enimmäismäärälle ei ole asetettu rajoituksia millään alueella.

Taulukossa 5 on esitetty toimistojen, myymälöiden sekä kerrostalojen autopaikkamäärien (ap) laskentaohjeet kerrosalaa (k-m²) kohti. Normit ovat ohjeellisia ja niistä voidaan poiketa ilman erillisselvityksiä. (Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto 1985.)

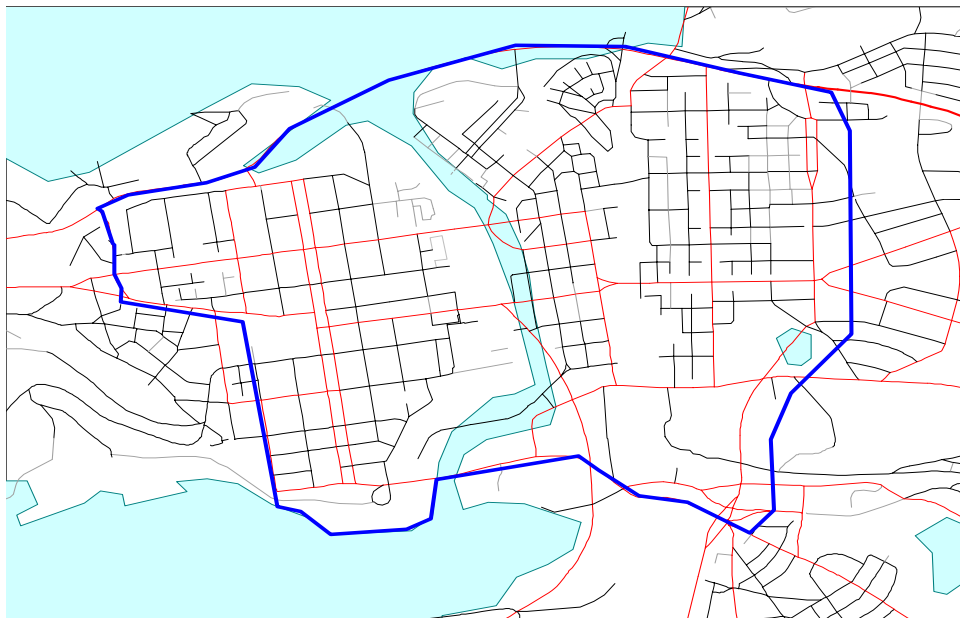
Taulukko 5. Tampereen autopaikkannormeja

(Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto 1985).

Toiminta	Normi eri vyöhykkeillä (ap/k-m ²)		
	Ydinkeskusta	keskusta	muut alueet
toimisto(uudisrak.)	1/100	1/80	1/50
myymälä (liiketila)	1/100	1/80	1/50
Asunnot			
kerrostalo (uudisrak.)	1/125	1/110	1/85-1/95
opiskelija-asuntolat	1/300	1/200	1/180
muut asunnot	1/asunto		

4.3.2. Pysäköinnin määrä Tampereen keskustan tarkastelualueella

Tampereen julkiset pysäköintipaikat inventoitiin vuonna 2003. Tarkastelualueena oli Mariankadun, Ratinan sillan ja Tammelan puistokadun rajaama hiukan ydinkeskustan ulkopuolelle ulottuva alue (ks. kuva 12).

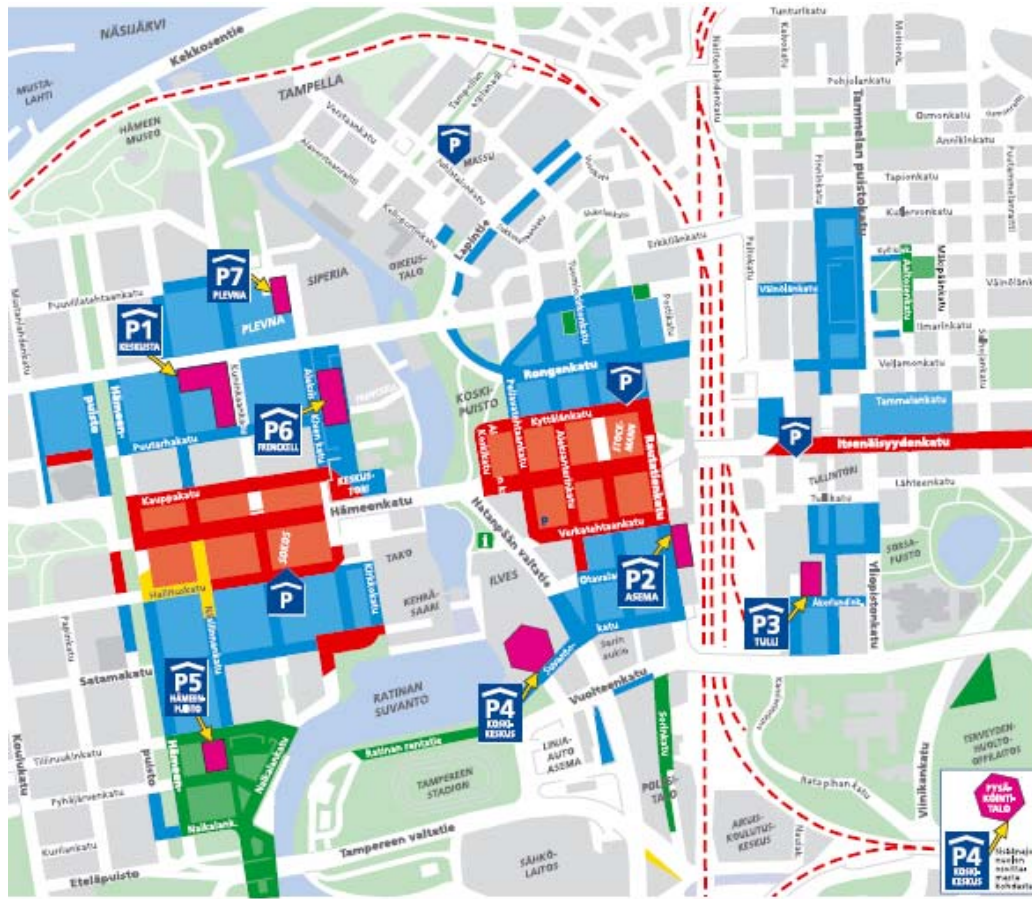


Kuva 12: Tampereen keskustan tarkastelualue(Kalenoja ja Häyrynen 2003).

Vuonna 2003 tarkastelualueella oli kokonaisuudessaan noin 9 480 julkista pysäköintipaikkaa. Julkisista pysäköintipaikoista suurin osa eli noin 44 % sijaitsi pysäköintilaitoksissa, 42 % kadunvarsilla ja 14 % erillisalueilla, kuten toreilla. Yksityisten tonttipysäköintipaikkojen määrästä ei ole tietoja saatavilla.(Kalenoja ja Häyrynen 2003.)

4.3.3. Hinnoittelu ja aikarajoitteet

Tampereen kaupungin kadunvarsipysäköinti on jaettu kolmeen eri maksuvyöhykkeeseen. Maksuvyöhykkeillä on myös erilaiset aikarajoitteet niin, että kalleimmalla maksuvyöhykkeellä saa pysäköidä lyhyimmän ajan. Kuvassa 13 on esitetty pysäköinnin eri aikavyöhykkeet, jotka toimivat myös ohjeellisina maksuvyöhykkeiden rajoina. Kuvassa näkyvät myös kaikki alueella sijaitsevat pysäköintilaitokset.



Max. pysäköinti-aika:



Kuva 13: Tampereen keskustan pysäköinnin aikarajoitteet sekä alueen pysäköintilaitokset (Tampereen Pysäköintitalo Oy 2007).

Hinnat eri maksu vyöhykkeillä vuonna 2007 ovat

Aikarajoite 1-2 h: 2,4 €/h

Aikarajoite 4 h: 1,2 €/h

Aikarajoite 10h: 0,6 €/h

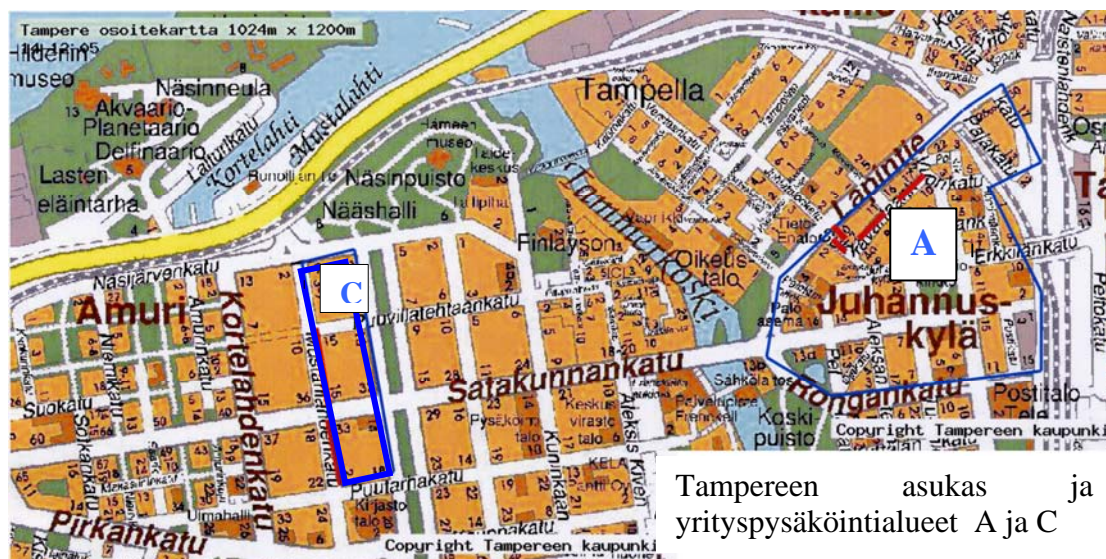
Kaupungin pyrkimyksenä on pitää katupysäköinnin hinta hiukan laitospysäköintiä kalliimpana. Tampereen keskustan tarkastelualueella oli vuonna 2003 myös noin 880 rajoittamatonta ja maksutonta julkista pysäköintipaikkaa. (Tampereen kaupunki 2007, Kalenoja ja Häyrynen 2003.)

Tampereen keskustan tarkastelualueella on 11 pysäköintilaitosta, joissa on yhteensä noin 4 200 pysäköintipaikkaa. Tampereen Pysäköintitalo hallinnoi näistä kahdeksaa. Pysäköintilaitoksissa yhden tunnin pysäköinti maksaa vuonna 2007 hiukan päälle euron. Koska hinnoitteluajanjaksot vaihtelevat kuitenkin laitoksittain, tarkkaa hintaa on vaikea esittää. Usein pysäköintitalojen suhteellinen maksu kuitenkin pienenee mitä pidemmän ajan auto on parkissa. Tällä hinnoitteluperiaatteella pitkäaikainen pysäköinti, kuten työmatkapsäköinti pyritään ohjaamaan kadulta pysäköintilaitoksiin. Tarkastelualueella olevien Tampereen Pysäköintitalon hallien kuukausisopimusten hinnat vuonna 2007 ovat

noin 73–127 €/kk. Keskimääräinen kuukausisopimuksen hinta on 98 €. Lisäksi joissakin halleissa tarjotaan asukkaille mahdollisuutta yöpysäköintiin. Tämän hinta vuonna 2007 on noin 49–105 €/kk. (Tampereen Pysäköintitalo Oy 2007.)

Kalenoja ja Häyrynen (2003) ovat tutkimuksessaan jakaneet tarkastelualueen 11 pysäköintilaitosta ryhmiin niiden pääasiallisen käyttötarpeen perusteella. Tämän mukaan noin 17 % paikoista on pysäköintitaloissa, joissa on pääosin sopimuspysäköintiä, 33 % paikoista on pysäköintitaloissa, joissa on pääosin sekä pitkäaikaista asukkaiden ja työmatkalaisten pysäköintiä että lyhytaikaista asiointipysäköintiä. Loput 45 % paikoista on pysäköintitaloissa, joissa on enimmäkseen ostos- ja asiointipysäköintiä, mutta osassa myös hiukan asukkaiden ja työmatkalaisten pysäköintiä. P-Frenckellissä olevaa 5 % kokonaispaikkamäärästä ei ole sijoitettu mihinkään näistä ryhmistä. (Tampereen Pysäköintitalo Oy 2007, Kalenoja ja Häyrynen 2003.)

Tampereella on kolme asukas- ja yrityspysäköintialuetta, joilla asukkaat ja yritykset voivat lunastaa pysäköintitunnuksia kadunvarsipysäköintiä varten. Näistä kaksi, Juhannuskylän alue A ja Hämeenpuiston alue C, sijoittuvat tarkastelualueelle (ks. kuva 14).



Kuva 14: Asukas- ja yrityspysäköintialueet A ja C (Tampereen kaupungin pysäköinnin valvonta).

Asukkaat voivat lunastaa yhden asukaspysäköintitunnuksen vuodessa. Yritykset puolestaan voivat lunastaa korkeintaan viisi yrityspysäköintitunnuksia vuodessa.

Asukaspysäköintitunnuksen hinta vuonna 2006 oli 50 €/vuosi ja yrityspysäköintitunnuksen hinta 280 €/vuosi. Vuonna 2006 alueelle A myytiin asukastunnuksia 324 kappaletta ja yritystunnuksia 27 kappaletta sekä alueelle C asukastunnuksia 77 kappaletta. (Tampereen kaupungin pysäköinnin valvonta.)

³ . Tarkastelussa huomioitu P-Plevna, P-Frencel, P-Hämeenpuisto ja P-Tulli

4.3.4. Pysäköinnin ongelmia ja pysäköinnin kehittäminen

Tampereen keskusta-alueen pysäköintijärjestelyt ovat melko toimivia, eikä ydinkeskustan alueella ole juurikaan ruuhkaa. Ilmanlaatu keskustassa Koskikadun mittauspisteessä on useimmiten hyvä. Huomioitavaa kuitenkin on, että vaikka keskustassa ei ole juurikaan ruuhkaa, monet kaupunkiin johtavat tiet ruuhkautuvat työmatkaliikenteestä ja hidastavat näin ollen myös ohikulkuliikenteessä olevien matkaa. Keskustaan on suunnitteilla suuria maanalaisia pysäköintilaitoksia, jotka tulevat lisäämään huomattavasti keskustan pysäköintipaikkatarjontaa, erityisesti sopimuspysäköintiä. (Kunnat ym. 2007.)

Kalenoja ja Häyrynen (2003) haastattelivat vuoden 2003 toukokuussa 1699 keskustaan pysäköinyttä autoilijaa. Heiltä kysyttiin muun muassa, mitkä tekijät vaikuttavat eniten pysäköintipaikan valintaan ja muuttuisivatko vastaajan matkatottumukset, mikäli pysäköinnin hintaa nostettaisiin 2–4 euroon. Vastaukset osoittavat sekä pysäköintitaloihin että kadunvarrelle pysäköineiden arvostavan pysäköintipaikassa eniten lyhyttä kävelyetäisyyttä kohteeseen. Yli puolet vastaajista oli sitä mieltä, että jos hintaa nostettaisiin, se vaikuttaisi heidän keskustassa asiointiinsa. Noin 26 % vastaajista arvioi tällöin etsivänsä edullisempaa paikkaa kauempaa. Koska Tampereen keskustan pysäköinti on maksullista vain hyvin pienellä alueella, kävelymatkaa pidentämällä olisi mahdollista pysäköidä jopa ilmaiseksi. Noin 13 % vastaajista vaihtaisi hinnan kallistuessa joukkoliikenteeseen ja 2,5 % kävelisi tai pyöräilisi useammin keskustaan. Vastaajista noin 13 % arveli käyvänsä keskustassa harvemmin ja loput noin 43,5 % eivät vaihtaisi kulkutottumuksiaan.

4.4 Yhteenveto kaupungeista

Vertailtaessa Helsinkiä, Turkuja ja Tamperetta täytyy ottaa huomioon, että Helsinki on kooltaan huomattavasti kahta muuta suurempi. Helsingin väkiluku vuonna 2007 on yli 500 000 kun taas Turun ja Tampereen väkiluvut ovat 200 000 molemmin puolin. Myös väestötiheydessä on suuria eroja. Helsingissä asuu neliökilometrillä yli 3 000 henkilöä kun taas Turussa heitä on noin 700 ja Tampereella noin 400. Liikennemäärien vertailu puolestaan on hankalampaa erilaisista laskentatavoista johtuen. Huomioitavaa kuitenkin on, että kaikkien tarkastelussa olleiden kaupunkien työssäkäyntialue on melko laaja, mikä osaltaan aiheuttaa sen, että liikennettä on melko runsaasti. Ruuhka- ja ilmanlaatuongelmat näkyvät Helsingissä kuitenkin huomattavasti selvemmin kuin Turussa ja Tampereella, missä vastaavia ongelmia on hiukan harvemmin.

Ilmastonmuutos puolestaan on ongelma, joka koskettaa kaikkia kaupunkeja. Liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen autoliikennettä vähentämällä on parhaiten mahdollista juuri suurilla kaupunkiseuduilla, joilla on tarjota vaihtoehtoisia kulkutapoja. Keskustojen kehittämisen kannalta olisikin suositeltavaa pohtia myös pysäköintipaikkojen määrän ja hinnoittelun vaikutuksia liikenteen kulkutapavalintoihin.

Kaikissa kaupungeissa ongelmia aiheuttavat myös pysäköintipaikkojen tilavaatimukset. Kadun varren pysäköintipaikat estävät kevyen liikenteen väylien rakentamista. Toisaalta näistä paikoista ei haluta luopua, jottei heikennettäisi keskustan kauppohenkilöiden kilpailukykyä.

Tontille ja kadunvarteen rakennetut pysäköintipaikat myös vähentävät viihtyisyyttä viemällä tilaa muilta mahdollisilta toiminnoilta kuten lasten leikkipaikoilta ja nurmikoilta.

Tutkimukseen osallistuneissa kaupungeissa noudatetaan hyvin erilaisia pysäköintipolitiikkoja. Esimerkiksi Helsingin kaupungin pysäköintipolitiikalla pyritään takaamaan asukkaiden pysäköintimahdollisuudet, mutta muilta osin edistämään joukkoliikenteen käyttöä. Helsingin tiukka pysäköintipolitiikka on ollut yksi tärkeä henkilöautoliikenteen lisääntymistä rajoittava tekijä kantakaupungin alueella. Tampereella puolestaan pysäköinti pyritään järjestämään hallitusti rajoittamatta kuitenkaan autopaikkojen kokonaismäärää. Turussa pysäköintipoliittisia linjanvetoja ei ole kirjattuna.

Kaikissa kaupungeissa on tehty periaatepäätökset rakennettavien pysäköintipaikkojen lukumäärien laskemista varten. Enimmäkseen käytetään pysäköintipaikkojen vähimmäismääriä ilmoittavia normeja, mutta Helsingissä työpaikkapysäköintiä rajoitetaan myös pysäköintipaikkojen enimmäismäärän ilmoittavilla normeilla. Näin ollen toimistotonttien suositeltavat autopaikkamäärät eri kaupungeissa poikkeavat melko lailla. Taulukossa 6 on vertailtu toimistorakentamisen pysäköintinormeja ja – laskentaohjeita Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Helsingissä ydinkeskustan alueella on käytössä enimmäisnormi (MAX), joka sallii ainoastaan 1 autopaikan rakentamisen 500 kerrosneliömetriä kohti. Turun ja Tampereen normit puolestaan vaativat autopaikkoja rakennettavan ydinkeskustan alueelle noin viisi kertaa enemmän kuin mitä Helsingissä enimmillään sallitaan. Keskustan ulkopuolisilla alueilla on normi kaikissa kaupungeissa lähes samanlainen eli vähimmäisvaatimus (MIN) 1 autopaikka 50–75 kerrosneliömetriä kohti.

Taulukko 6: Toimistotonttien pysäköintinormien vertailu

Toimisto			
	Ydinkeskusta	keskusta	Muut alueet
Helsinki	MAX 1/500	MAX 1/350	MIN 1/60 - 1/280 *
Turku	MIN 1/50-1/75		
Tampere	MIN 1/100	MIN 1/80	1/50

*ks. luku 4.1.1. Helsingin tarkemmista kaavanormeista

Asuntoalueiden pysäköintipaikkojen normeissa vaihtelu on huomattavasti vähäisempää. Helsinki ja Tampere käyttävät ydinkeskustan alueella kerrostaloissa normia 1ap/ 125k-m² ja esikaupunkialueilla normia 1ap/ 85-95k-m² ja Turussa sovelletaan koko alueella normia 1ap/ 75-100k-m² (ks. taulukko 7).

Taulukko 7: Kerrostalojen pysäköintinormien vertailu

Kerrostalo			
	Ydinkeskusta	keskusta	muut alueet
Helsinki	1/125		1/95
Turku	1/75-1/100		
Tampere	1/125	1/110	1/85-1/95

Turussa ja Tampereella katupaikkojen hinnat pidetään Helsingin hintoja alhaisempana. Lisäksi kaikki kaupungit pyrkivät pitämään katupaikkojensa hinnat korkeampana kuin pysäköintilaitosten hinnat, ohjaten näin pitkäaikaista pysäköintiä maan alle (ks. taulukko 8).

Taulukko 8: Katupysäköinnin hintojen vertailu

Hinnat €/h			
	maksuvyöhyke 1	maksuvyöhyke 2	maksuvyöhyke 3
Helsinki	3	1,6	0,8
Turku	2,4	1,2	0,6
Tampere	2,4	1,2	0,6

Kaikissa kaupungeissa asukkaiden ja työntekijöiden on myös mahdollista ostaa kuukausittain maksettava sopimuspysäköintipaikka pysäköintilaitoksista.

Pysäköintilaitosten tarjoamat kuukausihinnat ovat Helsingin keskustassa keskimäärin yli kaksinkertaiset verrattuna Turkuun ja Tampereeseen. Taulukossa 9 on esitetty 24 tuntia vuorokaudessa pysäköinnin mahdollistavat keskimääräiset kuukausi- ja vuosihinnat eri kaupungeissa. Asukkaiden pysäköintiin tarkoitettut yö- ja viikonloppupaikat ovat yleensä taulukossa 9 esiteltyjä hintoja halvempia.

Taulukko 9: Pysäköintilaitosten kuukausisopimusten hintojen vertailu

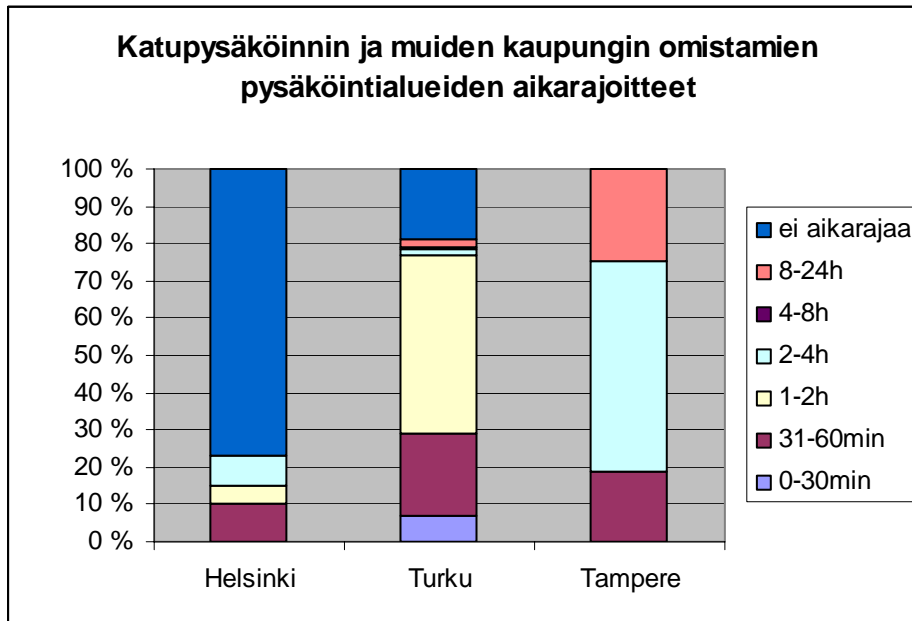
keskimääräinen hinta		
	€/kk	€/vuosi
Helsinki	227	2724
Turku	96	1152
Tampere	98	1176

Kaikki kolme kaupunkia tarjoavat myös vanhojen asuinalueiden asukkaille mahdollisuutta halvempaan katupysäköintiin. Asukastunnusten hinnat ovat 33,5–50 €/vuosi (ks. taulukko 10). Samalla hinnalla, millä asukkaat saavat pysäköidä vuoden, tuntihintoja maksavat voivat pysäköidä arki-aikaan kalleimman taksavyöhykkeen alueella 12–21 tuntia.

Taulukko 10: Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten hintojen vertailu

	asukastunnus €/vuosi	yrittäjästunnus €/vuosi
Helsinki	36	360
Turku	33,5	ei ole
Tampere	50	280

Vertailtaessa Turun, Helsingin ja Tampereen pysäköinnin rajoituksia ja hinnoittelua huomataan, että Helsingissä on huomattavasti vähemmän aikarajoitteisia pysäköintipaikkoja kuin Turussa ja erityisesti Tampereella. (ks. kuva 15). Sen sijaan Helsingin tarkastelualueella ei kokonaan maksuttomia kadunvarren paikkoja ole juuri lainkaan, kun taas Turussa niitä on 31 % ja Tampereella 22 % tarkastelualueen katupaikkojen kokonaismäärästä. Lisäksi Turussa ja Tampereella kadunvarret on hinnoiteltu selvästi pienemmällä alueella kuin Helsingissä.



Kuva 15: Aikarajoitukset keskusta-alueiden katupysäköintipaikoilla (Suomen kuntaliitto ja Ympäristöministeriö 2001 tiedoista kerätty).

5 Pysäköintipaikkojen kustannukset

Pysäköintialueiden taloudellinen arvo yhteiskunnalle koostuu maan vaihtoehtoisen käytön arvosta sekä rakennusinvestointien arvosta. Lisäksi laskettaessa pysäköintipaikan kokonaiskustannuksia on huomioitava ylläpitokustannukset. (Laakso ja Loikkanen 2004.)

Pysäköintialueen rakennuskustannukset voivat vaihdella suuresti riippuen siitä, onko paikka rakennettu maanpinnalle vai onko se lämmitetyssä hallissa syvällä kallion sisässä. Pysäköintipaikan kustannukset sisällytetään usein muun kiinteistön rakennuskustannuksiin, ja siksi niistä on vaikeaa löytää eriteltyä tietoa. Niiden osuus uuden asunnon hinnasta voi kuitenkin olla jopa kymmenesosa. Keskimäärin kadunvarsipaikka tai muuten maantasoon rakennettu pysäköintialue maksaa 1 000–3 000 euroa. Pysäköintihallin tai –kellarin rakentaminen maksaa jo 10 000–15 000 euroa paikkaa kohti. Mikäli pysäköintipaikka joudutaan tekemään syvemmälle maan alle kustannukset voivat olla 15 000–30 000 euron luokkaa paikkaa kohti, vaativissa perustulosuhteissa jopa enemmän. (Ojala 2003, asiantuntijahaastattelut Hiltunen 2007, Helsingin kaupungin kanslia 1995.)

Tyypillisimpiä vaihtoehtoisia käyttömuotoja maan tasoon rakennettavalle parkkipaikalle ovat maan käyttö rakennusmaana tai virkistysalueena. Kadunvarren pysäköintipaikkojen viemää tilaa puolestaan voitaisiin vaihtoehtoisesti käyttää esimerkiksi pyöriteiden rakentamiseen. Maantasoon rakennetut parkkipaikat rajoittavat myös esimerkiksi puistojen rakentamista sisäpihoihin ja voivat siten vähentää alueen viihtyisyyttä. Kaupunkialueiden ulkopuolella sekä maan alla vaihtoehtoisen käytön arvo on usein häviävän pieni verrattuna investointikustannuksiin. Sen sijaan kaupunkien keskustoissa maan pinnalle rakennettaessa maapohjan vaihtoehtoisarvo voi olla moninkertainen rakennusinvestointien arvoon verrattuna. Rakennusmaan markkinahinnasta on tehty joitakin arvioita. Esimerkiksi Helsingin ydinkeskustassa rakennusmaan hinta vuoden 2000 hintatasossa on noin 10 000–13 000 €/m². Muun vaihtoehtoisen käytön arvoa on kuitenkin vaikeaa mitata rahassa. (Laakso ja Loikkanen 2004.)

Pysäköintipaikan ylläpitokustannukset koostuvat monista eri tekijöistä. Kadun varren paikkoja on siivottava ja talvisin aurattava säännöllisin väliajoin. Myös maksujärjestelmän ylläpito maksaa samoin kuin pysäköinnin valvonta. Pysäköintihalleissa lämmitys voi muodostua isoksi kustannustekijäksi. Muita kuluja syntyy siivouksesta, vedestä sekä julkisissa pysäköintihalleista henkilöstömaksuista. Hiltusen (2007) mukaan pysäköintipaikan ylläpito maksaa 15–40 €/kuukaudessa. Kadunvarren pysäköintipaikan ylläpitokustannus voi olla hiukan pienempikin, esimerkiksi noin 10 €/kk.

Pysäköintipaikkojen kustannukset ovat osa liikennejärjestelmän kustannuksia siinä missä väylähankkeiden kustannuksetkin. Ne vain rahoitetaan useimmiten eri taholta. Kun väylähankkeiden osalta mietitään uusia, enemmän yksityiseen rahoitukseen perustuvia rahoitusvaihtoehtoja, niin pysäköinnin osalta rahoitus on jo hoidettu yksityisesti, ainakin suurimmaksi osaksi. Myös kustannukset ovat suuruusluokaltaan verrattavissa väylähankkeisiin. Esimerkiksi 500 autopaikan pysäköintihallin rakennuskustannukset ovat yllä esitettyjen yksikkökustannusarvioiden mukaan 5–7,5 miljoonaa euroa. Myös tontille rakennettavan maantasossa olevan pysäköintialueen kustannukset ovat huomattavat riippuen tontin hinnasta. Jos tontin hinta on esimerkiksi 5 000 euroa neliömetriltä, yhden paikan rakentaminen maksaa 2000 euroa ja se vie tilaa 20 m², niin 20 autopaikan alueen kustannukset ovat yli 2 miljoonaa euroa.

6 Tuetaanko pysäköintiä?

6.1 Yleistä

Pysäköinnin tukeminen joko suoraan tai välillisesti on Suomessa huomattavasti yleisempää kuin sen rajoittaminen. Kuten kappaleessa 3 todettiin, pysäköintiin voidaan vaikuttaa usein eri politiikkakeinoin. Kappaleessa neljä on pohdittu, millä eri tavoin esimerkkikaupungit tukevat tai rajoittavat pysäköintiä. Tässä luvussa puolestaan pysäköinnin tukemista tarkastellaan taloudellisesta näkökulmasta.

Pysäköinnin rahoitukseen osallistuvat pysäköintipaikan käyttäjän lisäksi usein monet eri tahot kuten valtio, kunnat, työnantajat ja kiinteistönomistajat. Koska pysäköintipaikan kustannuksia esimerkiksi kiinteistöissä, ei yleensä ole eriytetty kiinteistön muista kustannuksista, on mahdollista, että pysäköinnin kustannuksiin osallistutaan jopa huomaamatta. Tässä luvussa on selvitetty kuinka suuri on subvention eli (piilo)tuen osuus eri pysäköintipaikkojen rahoituksessa ja kuinka yleistä pysäköinnin rahallinen tukeminen on. Subventio on määritetty tarkoittamaan pysäköinnin kustannusten ja pysäköijän maksaman hinnan välistä erotusta.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) teetti vuonna 2000 haastattelututkimuksen, jossa selvitettiin lähes 8 700 henkilön liikkumista sekä liikkumiseen vaikuttavia tekijöitä yhden arkipäivän aikana. Muun ohella selvitettiin henkilöauton kuljettajana matkansa tehneiden määräpaikan pysäköinnin maksullisuutta. Tutkimuksen mukaan Helsingin kantakaupungissa asuvilla kodin yhteydessä oleva pysäköintipaikka oli maksullinen noin 52 % vastaajista. Muualla pääkaupunkiseudulla asuvista vastaajista vain noin 25–32 % ilmoitti joutuvansa maksamaan kodin yhteydessä olevasta pysäköintipaikasta. Kun määränpää oli jokin muu kuin koti, maksullisten pysäköintien osuus oli Helsingin kantakaupungissa 23 % ja muualla pääkaupunkiseudulla 3,5 %. Helsingin kantakaupungissa työpaikka oli useammin maksuton kuin työasiointipaikka. Kun määränpäänä oli jokin muu, kattaen siis asiointimatkat, vapaa-ajan matkat, vierailut jne. 20 % kantakaupunkiin matkalla olleista vastaajista maksoi pysäköinnistä. (Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV 2002C)

Kalenoja ja Häyrynen (2003) ovat puolestaan tutkineet Tampereen keskustapysäköintiä sekä pysäköintijärjestelyjen vaikutusta liikennemäärään. Hankkeeseen liittyi toukokuussa 2003 toteutettu haastattelu, jossa muiden tietojen ohella selvitettiin työmatkalla olleiden kuukausisopimuspaikalla pysäköivien maksun jakautumista työnantajan ja työntekijän kesken. Haastatteluja tehtiin yhteensä 1 699. Vastaajista noin 255 henkilöä oli matkalla töihin. Työmatkalla olevista autoilijoista noin 190 henkilöä pysäköi pysäköintitaloihin, useimmiten sopimuspaikalle. Näistä vain 22 eli noin 12 % ilmoitti maksavansa työnantajalle jotakin pysäköintipaikastaan. Näiden vastaajien työnantajalle maksettavan osan suuruus oli 20–80 €/kk, keskihintana 40 €/kk. Loput 168 henkilöä eli noin 88 % pysäköivät kokonaan työnantajan maksamalle paikalle.

Tämän työn yhteydessä selvitettiin liikenne- ja viestintäministeriön sekä Tiehallinnon pysäköintikäytäntöjä. Liikenne- ja viestintäministeriö on työpaikkapysäköinnin käytännöiltään tyypillinen esimerkki, sillä pysäköintipaikkojen käyttö on työntekijöille maksutonta. Yleisiä paikkoja on kuitenkin vain 6 kappaletta, jonka lisäksi on 6 paikkaa virka-autoille. Pasilan virastotalossa työskentelevällä Tiehallinnon keskushallinnolla ja

Uudenmaan tiepiirillä sen sijaan on erilaiset käytännöt. Keskushallinnon käytössä on 34 ja Uudenmaan tiepiirin käytössä 35 autopaikkaa. Pysäköintilupia paikoille jaetaan kuitenkin tapauskohtaisesti ainoastaan niille, jotka päivän aikana tarvitsevat autoa työasioihin liittyvillä matkoillaan. Näin ollen työpaikan kustantamia normaaliin työmatkapysäköintiin varattuja pysäköintipaikkoja ei Tiehallinnon Pasilan virastotalossa työskentelevillä henkilöillä ole lainkaan. Työntekijät voivat yksityisenä henkilönä vuokrata pysäköintipaikan Senaattikiinteistöltä, jolloin autopaikan hinta on 84 €/kk eli 1008 €/vuosi. (Rank 2007, Saloranta 2007.)

Tutkimukset osoittavat, että jopa Helsingin kantakaupungissa keskimäärin yli puolella matkoista pysäköinti on käyttäjälle ilmaista. Kun lisäksi vielä ne, jotka maksavat jotain pysäköinnistä, maksavat usein vain osan todellisista kustannuksista, voidaan huomata, että pysäköinnin rahallinen tukeminen on hyvin yleistä. Subvention suuruus puolestaan riippuu olennaisesti siitä, millä lailla pysäköinnin kustannukset määritellään. Seuraavaksi on esitelty muutamia laskelmia pysäköinnin kustannuksista.

6.2. Esimerkkejä vuosittaisen kustannuksen alimmasta arviosta

Tässä kappaleessa on laskettu pysäköintihallin tai –kellarin sekä kadunvarsipaikan vuosittainen kustannusarvio. Kuten aikaisemmin todettiin, pysäköintipaikan kustannuksia on vaikea määrittää, erityisesti vaihtoehtoisen käytön osalta. Tämä johtaa siihen, että vaihtoehtoisen käytön arvo jää helposti pois laskelmista ja kustannusarvio on todellista alhaisempi. Myös tämän kappaleen laskelmissa vaihtoehtoisen käytön arvo on jätetty pois. Pysäköintipaikan vuosittainen kustannus on laskettu muodostuvaksi ainoastaan vuosittaisista ylläpitokustannuksista, sekä rakennuskustannuksen yhdelle vuodelle maksettavaksi tulevasta osuudesta seuraavasti:

Vuosittainen kustannus = rakennuskustannus * $c_{n/i}$ + ylläpitokustannus/kk*12

jossa $c_{n/i}$ on annuiteettitekijä joka voidaan laskea seuraavan kaavan avulla:

$$c_{n/i} = \frac{i(1+i)^n}{(1+i)^n - 1}$$

jossa i = korko

ja n = laskenta-aika

Rakennus- ja ylläpitokustannuksina käytetään kappaleessa viisi esitettyjen kustannusarvioiden alhaisimpia arvioita ja korkona ja laskenta-aikana käytetään liikenne- ja viestintäministeriön väylähankkeissa käyttämiä arvoja. Näin ollen saadut kustannusarviot ovat todellisuutta pienempiä ja myöhemmissä vertailuissa niitä onkin käytetty kustannusten alhaisimpana arviona.

Pysäköintihallin tai -kellarin vuosittainen kustannus

rakennuskustannus = 10 000 €

ylläpitokustannus = 15 €/kk

korko (i) = 5 %

laskenta-aika (n) = 30 vuotta

Annuiteetti menetelmän laskentakaavasta saadaan tulokseksi 0,0651.

Pysäköintihallin tai – kellarin vuosittainen kustannus saadaan seuraavasti:

$$10\,000 \cdot 0,0651 + 15 \cdot 12 = 830,5.$$

Pysäköintihallin- tai kellarin vuosittaisen kustannuksen alhaisin arvio on siis noin 831 €

Kadunvarren pysäköintipaikan vuosittainen kustannus

rakennuskustannus = 1 000 €

ylläpitokustannus = 10 €/kk

korko (i) = 5 %

laskenta-aika (n) = 30 vuotta

Annuiteetti menetelmän laskentakaavasta saadaan tulokseksi 0,0651.

Kadunvarren pysäköintipaikan vuosittainen kustannus saadaan seuraavasti:

$$1\,000 \cdot 0,0651 + 10 \cdot 12 = 185,1.$$

Kadunvarren pysäköintipaikan vuosittaisen kustannuksen alin arvio on siis noin 185 €

6.3 Vuosittaisten kustannusten määrittäminen markkinahinnan perusteella

Pysäköintipaikkojen kustannuksia voidaan lähestyä myös toisesta näkökulmasta, eli markkinoilla määräytyvän hinnan perusteella. Mikäli markkinoilla on tarjolla pysäköintipaikkoja halvemmalla hinnalla, kuin mitä niiden rakentaminen ja ylläpitäminen maksaa yritykselle, paikat kannattaa ostaa markkinoilta. Näin ollen suurin mahdollinen yrityksen kohtaama kustannus on markkinoilla pysäköintipaikasta veloittettava hinta. On tietysti poikkeustapauksia, joissa erinäisistä syistä, kuten esimerkiksi etäisyydestä johtuen, pysäköintipaikka rakennetaan mieluummin omalle tontille kuin ostetaan viereiseltä, vaikka paikkojen kustannukset tällä tavalla kohoaisivatkin huomattavasti suuremmiksi. Toisaalta voidaan myös ajatella, että mikäli yritys omistaa keskusta-alueella pysäköintihallipaikan, hän voisi vapailla markkinoilla ansaita sillä pysäköintilaitosten hintoja vastaavan summan.

Pysäköintilaitokset ovat voittoon pyrkiviä yrityksiä, jotka hinnoittelevat pysäköintihallien paikat sen mukaisesti. Koska tuntimaksuun pohjautuvilla paikoilla käyttöaste vaikuttaa huomattavasti hinnoitteluun, on järkevämpää verrata kuukausimaksullisten paikkojen hinnoittelua. Pysäköintilaitosten keskimääräinen kuukausipaikan hinta on Helsingissä 2 724 €/vuosi, Turussa 1 152 €/vuosi ja Tampereella 1 176 €/vuosi. Helsingissä paikasta saa siis maksaa yli kaksi kertaa enemmän kuin Turussa ja Tampereella, joissa paikasta veloitetaan vain hiukan enemmän kuin sen laskennalliset vähimmäiskustannukset ovat.

6.4. Kustannukset käyttäjälle kohdistavat hinnoittelutavat ja niiden etuja liikenteen hallinnan näkökulmasta

Kuten aikaisemmin todettiin, pysäköintipaikka on monesti hinnoiteltu välttämättömänä osana jotakin muuta palvelua, esimerkiksi kaupan liitännäispalveluna. Seuraavaksi on tarkasteltu kuinka nykyinen hinnoittelu eroaa muutamista yleisistä tuotteen hinnoittelutavoista. Talousteoreettisesti kannatetuin hinnoitteluperiaate on rajakustannusperiaate. Lisäksi Kulmalan (2007) mukaan yleisiä tuotteen hinnoittelutapoja ovat:

1. kustannusperusteinen hinnoittelu
2. markkinaperusteinen hinnoittelu
3. aiempiin tuotteisiin ja palveluihin perustuva hinnoittelu
4. lyhyen aikavälin myynti- /tuottotavoitteet turvaava hinnoittelu

Yhteiskunnan kannalta hinta on perusteltua asettaa pisteeseen, jossa yhteiskunnan rajakustannus on yhtä suuri kuin yhteiskunnan kokema rajahyöty. Rajakustannus on määritelmän mukaan lisäkustannus, joka syntyy yhden lisäyksikön tuottamisesta. Rajakustannushinnoittelussa hinta asetetaan pisteeseen, jossa rajakustannus on yhtä suuri kuin siitä saatava rajahyöty. Pysäköinnin tapauksessa yksilön ja yhteiskunnan kokema rajakustannus poikkeavat usein toisistaan, mikä aiheuttaa yhteiskunnan kannalta epäedullisen tasapainotilanteen. Tilannetta voidaan parantaa siirtämällä pysäköinnin kustannuksia yhä enemmän yksilön maksettavaksi. (Luttinen 2007.)

Kustannusperusteisella hinnoittelulla tarkoitetaan hinnoittelua, jossa tuottaja etukäteen määrittää, joko laskemalla tai arvioimalla, tuotteen valmistamisen aiheuttamat kustannukset. Hinta määräytyy näin ollen kustannusarvion ja halutun voittolisän pohjalta.

Markkinaperusteisen hinnoittelun lähtökohtana on selvittää, miten paljon tietystä tuotteesta markkinoilla yleensä maksetaan. Sen jälkeen on verrattava oman tuotteen ominaisuuksia muihin saman alan tuotteisiin, jonka jälkeen markkinahinta-asteikosta valitaan sopiva taso, jolle hinta näyttäisi kannattavalta asettaa.

Vaikka yleiset hinnoittelutavat ovatkin erilaisia, ne kaikki pyrkivät siihen, että tuotteesta saatavat tulot ylittävät sen valmistuksesta ja ylläpidosta aiheutuneet kustannukset. Näin ollen ne poikkeavat lähtökohdiltaan pysäköintipaikkojen järjestämisessä usein käytetystä välttämättömän palveluhinnoittelun näkökulmasta, jossa pysäköintipaikkaa tarjontaan sen kustannukset alittavalla hinnalla.

Useat kansainväliset tutkimukset kuitenkin osoittavat, että käyttämällä pysäköinnin hinnoittelussa jotakin kustannukset käyttäjälle kohdistavaa hinnoittelumenetelmää, voitaisiin kustannustehokkaasti alentaa henkilöautojen ajosuoritetta huomattavia määriä. Esimerkiksi ECTM (European Conference of Ministers of Transport) ja Euroopan komissio ovat tutkineet liikenteen rajakustannushinnoittelun vaikutuksia viidessä Euroopan maassa, muun muassa Suomessa. Tutkimuksessa on TRENEN-mallilla (Transport, Energy and Environment) laskettu liikenteen hinnoittelustrategioiden taloudellisia vaikutuksia. Tutkimuksen mukaan Helsingissä liikenteen rajakustannushinnoitteluun siirtyminen nostaisi liikkumisen hintaa. Tällä saavutettaisiin ruuhkien vähentymisen kautta merkittäviä aikakustannussäästöjä ja lisäksi haitalliset ulkoisvaikutukset, kuten ilmansaasteet, vähenisivät. Henkilöautojen pysäköinnin määräämistä nykyistä enemmän

maksullisemmaksi pidettiin mallilaskelmissa yhtenä merkittävimmin vaikuttavista tekijöistä. Harvaanasutuilla seuduilla rajakustannushinnoitteluun siirtymistä ei pidetty kannattavana, sillä tämä johtaisi pääsääntöisesti liikkumisen hinnan alenemiseen nykyisestä. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2004.)

Suomen hallitusohjelmissa on jo useaan otteeseen linjattu joukkoliikenteen edistämisestä erityisesti työmatkaliikenteessä. Samaan aikaan autopaikka on yksi harvoista työsuhde-eduista, joka voidaan tarjota työntekijälle verottomasti. Sen sijaan esimerkiksi työsuhdematkalipun hinnasta 75 % on verollista osuutta, jota verotetaan kuin palkkaa. Kuitenkin mikäli halutaan vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä, heikentämättä talouden kilpailukykyä, on ympäristön vastaisten taloudellisten kannustimien poistaminen ensisijaisen tärkeää.

6.5. Pysäköinnin subventoiminen Helsingin, Turun ja Tampereen keskusta-alueilla

Tässä kappaleessa on tarkasteltu, vastaako pysäköijän pysäköintipaikasta vuodessa maksama hinta sen järjestämisestä ja huoltamisesta aiheutuneita kustannuksia. Vertailussa on käytetty tutkimuksessa esille nousseita hintoja, joita on verrattu laskennallisiin ja markkinapohjaisiin kustannuksiin

Hallipysäköinnin hintoja on verrattu laskennalliseen pysäköintihallin alimpaan mahdolliseen vuosittaiseen kustannukseen 831 € Lisäksi kustannuksen yläpään vertailuarvona on käytetty julkisten pysäköintilaitosten keskimääräisiä markkinapohjaisia hintoja, jotka ovat Helsingissä 2 724 €, Turussa 1 152 € ja Tampereella 1 176 € Tontti- ja kadunvarsipysäköinnin kustannuksia on verrattu ainoastaan laskennalliseen kadunvarren alhaisimpaan kustannukseen. Ylintä arvoa ei ole määritetty, koska sen arvioiminen vaihtoehtokustannukset mukaan lukien on vaikeaa ja koska markkinahintaisia kadunvarren tai tontin pysäköintipaikkoja ei juuri ole tarjolla.

Vertailtavina tapauksina on kaikissa kaupungeissa käytetty seuraavia:

1. Työntekijä pysäköi yrityksen pysäköintihallipaikalla ilmaiseksi.

Työnantajan työntekijälle tarjoama ilmainen pysäköintipaikka on tyypillinen käytäntö. Esimerkiksi vuonna 2000 Helsingin kantakaupungin alueella vain 21 % työpaikalle henkilöautolla matkalla olleista maksoi jotakin pysäköinnistä. Muualla pääkaupunkiseudulla vastaava osuus oli vain noin 5 %. (Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV 2002C)

2. Työntekijä pysäköi yrityksen pysäköintihallipaikalla maksaen siitä 40 €/kk.

Joissakin tapauksissa työmatkapysäköinti on vain osittain subventoitu. Tampereella tehdyn tutkimuksen mukaan työntekijän itse maksettavan osuuden keskihinta työpaikalla olevasta pysäköintipaikasta on 40 €/kk eli 480 €/vuodessa, kun kokonaan ilmaiseksi pysäköivät jätetään huomioimatta. (Kalenoja ja Häyrynen 2003)

3. Asukas pysäköi asukaspysäköintitunnuksella.

Asukaspysäköintitunnuksen hinnat vaihtelevat ollen Helsingissä 36 €/v, Turussa 34 €/v ja Tampereella 50 €/v. Asukaspysäköintitunnuksella saa pysäköidä ilman lisämaksua oman

kodin lähellä asukaspysäköinnille varatuilla alueilla. Tunnus ei kuitenkaan takaa vapaata paikkaa, sillä esimerkiksi Helsingissä tunnuksia myönnetään keskimäärin 1,6 tunnusta/paikka. Lisäksi useilla asukas- ja yrityspysäköintialueen paikoilla myös lyhytaikainen asiointipysäköinti on sallittua.

4. Asukas pysäköi ilmaiseksi taloyhtiön omalla tontilla

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (2002C) teettämän tutkimuksen mukaan Helsingin kantakaupungissa asuvilla kodin yhteydessä oleva pysäköintipaikka on maksullinen vain noin puolella vastaajista ja kantakaupungin ulkopuolella vielä harvemmin.

5. Asukas pysäköi taloyhtiön omalla tontilla maksaen siitä 10 €kk

Taloyhtiöt voivat periä tontilla olevan pysäköintipaikan käytöstä vuokraa. Tässä tutkimuksessa ei ole selvitetty, minkä suuruinen vuokra keskimäärin on. Vertailuhinnaksi on otettu vuokra 10 €kk, jota peritään muutamassa 1950-luvulla rakennetun esikaupunkialueen talo-yhtiössä Länsi-Helsingissä.

Lisäksi Helsingin osalta on käsitelty seuraavat tapaukset:

6. Asukas pysäköi Pikku Huopalahdessa ulkopaikalla

Länsi-Helsingin eräillä uusilla asuinalueilla on osa pysäköintipaikan kustannuksista pyritty eriyttämään kiinteistöjen muista kustannuksista perustamalla sinne kaupungin toimesta taloyhtiöiden omistamia pysäköintiyhtiöitä, jotka hoitavat pysäköinnin järjestämisen.

7. Asukas pysäköi Pikku Huopalahdessa hallissa

ks. kohta 5.

Taulukko 11: Pysäköinnin kustannusten jakautuminen Helsingissä

Helsinki									
Tapaus	Hinta pysäköijälle (€v)	Kustannus (€v)		Kustannuksen ja hinnan erotus = subventio (€v)		Subvention maksaja	Subvention osuus kokonais- kustannuksesta		Selitys
		Alin	Korkein	Alin	Korkein		Alin	Korkein	
1. Työntekijä pysäköi yrityksen pysäköintihallipaikalla ilmaiseksi	0	831	2724	831	2724	Työnantaja	100 %	100 %	Työntekijän saama työsuhte-etu 831-2724 €/v.
2. Työntekijä pysäköi yrityksen pysäköintihallipaikalla maksaen siitä 40 €/kk	480	831	2724	351	2244	Työnantaja	42 %	82 %	Työntekijän saama työsuhte-etu 351-2244 €/v.
3. Asukas pysäköi asukastunnuksella esim. Töölössä	36	185	*	149		Kaupunki/ veronmaksajat	81 %		Asukkaan saama hyöty on vähintään 149 €/v. Tuen maksaa kaupunki.
4. Asukas pysäköi ilmaiseksi taloyhtiön omalla tontilla	0	185	*	185		Kaikki taloyhtiön osakkaat	100 %		Pysäköivän asukkaan saama hyöty on vähintään 185 €/v, mikä jakautuu kaikkien, myös autottomien asukkaiden maksettavaksi.
5. Asukas pysäköi taloyhtiön omalla tontilla maksaen siitä 10 €/kk	120	185	*	65		Kaikki taloyhtiön osakkaat	35 %		Pysäköivän asukkaan saama hyöty on vähintään 65 €/v, mikä jakautuu kaikkien, myös autottomien asukkaiden maksettavaksi.
6. Asukas pysäköi Pikku Huopalahdessa ulkopaikalla	300	185	*	-115		Ei subventiota, pysäköijä maksaa vähimmäiskustannuksia enemmän	-62 %		Pysäköivä asukas maksaa 115 € vuodessa enemmän kuin vastaavan paikan laskennallinen vähimmäiskustannus. Syynä mm. korkea maa-vuokra, jota ei ole huomioitu kustannusarviossa.
7. Asukas pysäköi Pikku Huopalahdessa hallissa	564	831	2724	267	2160	Taloyhtiöiden osakkaat	32 %	79 %	Hallissa pysäköivän asukkaan saama hyöty 267-2160 €/v.

Taulukko 12: Pysäköinnin kustannusten jakautuminen Turussa

Turku									
Tapaus	Hinta pysäköijälle (€/v)	Kustannus (€/v)		Kustannuksen ja hinnan erotus = subventio (€/v)		Subvention maksaja	Subvention osuus kokonais- kustannuksesta		Selitys
		Alin	Korkein	Alin	Korkein		Alin	Korkein	
1.Työntekijä pysäköi yrityksen pysäköintihallipaikalla ilmaiseksi	0	831	1152	831	1152	Työnantaja	100 %	100 %	Työntekijän saama työsuhde-etu 831-1152 €/v.
2.Työntekijä pysäköi yrityksen pysäköintihallipaikalla maksaen siitä 40 €/kk	480	831	1152	351	672	Työnantaja	42 %	58 %	Työntekijän saama työsuhde-etu 351-672 €/v.
3. Asukas pysäköi asukastunnuksella	34	185	*	152		Kaupunki / veronmaksajat	82 %		Asukkaan saama hyöty on vähintään 152 €/v. Tuen maksaa kaupunki.
4. Asukas pysäköi ilmaiseksi taloyhtiön omalla tontilla	0	185		185		Kaikki taloyhtiön osakkaat	100 %		Pysäköivän asukkaan saama hyöty on vähintään 185 €/v, mikä jakautuu kaikkien, myös autottomien asukkaiden maksettavaksi.
5. Asukas pysäköi taloyhtiön omalla tontilla maksaen siitä 10 €/kk	120	185	*	65		Kaikki taloyhtiön osakkaat	35 %		Pysäköivän asukkaan saama hyöty on vähintään 65 €/v, mikä jakautuu kaikkien, myös autottomien asukkaiden maksettavaksi.

Taulukko 13: Pysäköinnin kustannusten jakautuminen Tampereella

Tampere									
Tapaus	Hinta pysäköijälle (€/v)	Kustannus (€/v)		Kustannuksen ja hinnan erotus = subventio (€/v)		Subvention maksaja	Subvention osuus kokonais- kustannuksestas		Selitys
		Alin	Korkein	Alin	Korkein		Alin	Korkein	
1. Työntekijä pysäköi yrityksen pysäköintihallipaikalla ilmaiseksi	0	831	1176	831	1176	Työnantaja	100 %	100 %	Työntekijän saama työsuhde-etu 831-1176 €/v.
2. Työntekijä pysäköi yrityksen pysäköintihallipaikalla maksaen siitä 40 €/kk	480	831	1176	351	696	Työnantaja	42 %	59 %	Työntekijän saama työsuhde-etu 351-696 €/v.
3. Asukas pysäköi asukastunnuksella	50	185	*	135		Kaupunki / veronmaksajat	73 %		Asukkaan saama hyöty on vähintään 135 €/v. Tuen maksaa kaupunki.
4. Asukas pysäköi ilmaiseksi taloyhtiön omalla tontilla	0	185		185		Kaikki taloyhtiön osakkaat	100 %		Pysäköivän asukkaan saama hyöty on vähintään 185 €/v, mikä jakautuu kaikkien, myös autottomien asukkaiden maksettavaksi.
5. Asukas pysäköi taloyhtiön omalla tontilla maksaen siitä 10 €/kk	120	185	*	65		Kaikki taloyhtiön osakkaat	35 %		Pysäköivän asukkaan saama hyöty on vähintään 65 €/v, mikä jakautuu kaikkien, myös autottomien asukkaiden maksettavaksi.

Taulukoissa 11, 12 ja 13 on esitetty hintojen ja kustannusten vertailut sekä subvention maksajat Helsingissä, Turussa ja Tampereella. Taulukot esittelevät pysäköinnin subvention suuruutta ja maksajia työpaikkapysäköinnin sekä asukkaiden pysäköinnin osalta. Tämän lisäksi pysäköintipaikkoja ilmaiseksi tai alennuksella tarjoavat esimerkiksi kaupat. Alennus voi liittyä joko paikan jäsenyyteen tai tietyn summan ylittävän ostoksen suorittamiseen, kuten Stockmannilla, jossa yli 50 euron ruokaostoksista saa 3 euron pysäköintiedun Herkun kassoilta. Joukkoliikenteellä tai jalan liikkuville vastaavaa etua ei kuitenkaan tarjota. Kaksipyöräisten kulkuneuvojen, kuten esimerkiksi polkupyörien ja moottoripyörien, pysäköintipaikkoja sen sijaan on tarjolla lisääntyvissä määrin. (Stockmann 2007)

Ilmaisia pysäköintipaikkoja löytyy myös monien vapaa-ajan viettopaikkojen tarjoamana kuten esimerkiksi urheiluhallien vierestä. Pysäköintipaikkojen tarjoaja joutuu kuitenkin maksamaan paikoista. Pysäköintipaikkojen järjestämisestä syntyvä kustannuslisä voi puolestaan aiheuttaa painetta muiden palveluiden hintojen nostamiseen. Näin ollen esimerkiksi sulkapallokentän varaamisen hinta voi kohota eurolla, jotta pysäköintipaikat voitaisiin säilyttää ilmaisina. Tämä hinnankorotus kohdistuu myös niille pelaajille, jotka eivät kulje autolla, eivätkä siten käytä pysäköintipaikkoja.

7 Pysäköintipolitiikan mahdollisuudet tulevaisuudessa

Pysäköintipolitiikalla on perinteisesti pyritty ensisijaisesti varmistamaan autonomistajien pysäköintimahdollisuus. Pysäköintipaikkojen määrä on perustunut muun muassa ennusteisiin autojen määrän kehitymisestä. Autojen ja autoliikenteen määrään ei pysäköintipolitiikalla ole juurikaan pyritty vaikuttamaan. Viime vuosikymmeninä autoliikenteen ja sitä kautta autojen pysäköinnin tarkoituksen mukaista rajoittamista on kuitenkin suppeassa määrin otettu käyttöön liikenteen aiheuttamien ympäristöongelmien takia. Viime aikoina huomiota on herättänyt ennen kaikkea ilmastonmuutosta aiheuttavat hiilidioksidipäästöt. Suomen kaikista hiilidioksidipäästöistä liikenteen päästöjen osuus vuonna 2005 oli noin 20 %. Näistä valtaosa aiheutui tieliikenteestä. Koska ajoneuvoteknologiassa saavutetut säästöt eivät yksinään pysty vähentämään tieliikenteen absoluuttista päästökuormitusta, liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentäminen edellyttää myös autoliikenteen määrän – tai ainakin sen kasvun – hillintää. (Tilastokeskus 2007)

Pysäköintipolitiikan keinot voisivat olla erittäin tehokkaita – ja vieläpä kustannustehokkaita – keinoja vaikuttaa autoliikenteen määrään. Seuraavassa on kuvattu muutamia pysäköintipolitiikan kehittämismahdollisuuksia nimenomaan henkilöautoliikenteen rajoittamisen näkökulmasta.

Työpaikkapysäköinnin verotus

Valtaosa työntekijöistä ei maksa mitään työnantajan tarjoamasta autopaikasta. Työnantajien tarjoamien autopaikkojen kustannukset työnantajalle ovat kuitenkin huomattavat. Useissa muissa maissa (esim. Ruotsissa) työnantajan työntekijälle ilmaiseksi tarjoamaa parkkipaikkaa pidetäänkin verotettavana työsuhde-etuna. Suomessakin voitaisiin määritellä työnantajan tarjoamalle autopaikalle verotusarvo, joka lisittäisiin työntekijän palkkaan niin kuin mikä tahansa muu luontaisetu. Tämä olisi oikeudenmukaista myös niitä työntekijöitä kohtaa, jotka eivät tule autolla töihin eivätkä siten hyödy ilmaisesta autopaikasta. Näin työpaikkapysäköinti vertautuisi paremmin esimerkiksi työsuhdejoukkoliikennelippuun tai miksei myös työsuhdepolkupyörään.

Enimmäisnormien laajempi soveltaminen

Tutkituista kaupungeista ainoastaan Helsingissä käytetään enimmäisnormeja. Sielläkin ne ovat käytössä vain keskustan työpaikka-alueiden suunnittelussa. Enimmäisnormeilla pyritään rajoittamaan autolla tehtäviä työmatkoja keskustaan. Enimmäisnormeja voitaisiin hyvin soveltaa myös muissa kaupungeissa sekä laajemmin kuin pelkästään rajatun alueen toimitilatonteilla. Enimmäisnormeja voitaisiin ajatella käytettävän esimerkiksi alueilla, joilla on hyvä joukkoliikenteen palvelutaso.

Autopaikkannormien alueluokittelun tarkentaminen

Helsingissä toimitilojen autopaikkannormit on määritelty erikseen viidelle eri aluetyypille. Alueluokittelu perustuu pitkälti siihen, kuinka hyvät vaihtoehtoiset liikkumismahdollisuudet alueelle on. Aluekeskuksilla ja hyvän joukkoliikenteen palvelun alueilla autopaikkojen rakennusvelvoite ei ole niin suuri kuin esikaupunkialueilla.

Asuintonttien suhteen on sen sijaan käytetty suppeampaa luokittelua. Kuitenkin voitaisiin myös ajatella, että autoa ei välttämättä tarvitse omistaa alueilla, joilla pystyy

liikkumaan hyvin myös muulla tavoin. Tällöin voitaisiin myös asuinalueiden suhteen määritellä alhaisempia normeja hyvän joukkoliikenteen palvelujen alueille. Usein näillä alueilla asuntojen hintataso on korkeampi kuin syrjäisemmillä alueilla. Syrjäisemmillä alueilla joudutaan kuitenkin turvautumaan auton tai kahden käyttöön.

Autopaikkannormin porrastaminen liikkumisen palvelutason mukaan voisi mahdollisesti parantaa hyvien liikkumispalveluiden alueella sijaitsevien asuntojen kilpailuasemaa, jos pienemmillä pysäköintipaikkojen rakennuskustannuksilla saataisiin alennettua myös asuntojen hintoja.

Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten hintojen tarkistaminen

Joissakin osissa kaupunkien keskustoja asukkaat ja yritykset voivat ostaa asukas- ja yrityspysäköintitunnuksia, jotka oikeuttavat pysäköimään näiden alueiden kadunvarsipaikoilla. Asukkaille luvan hinta on kaupungista riippuen 33,5–50 euroa vuodessa ja yrityksille 280–360 euroa vuodessa. Asukkaiden pysäköintiä pidetään siis ensisijaisena. Pysäköintipaikan kustannuksiin verrattuna (hyvin alhainen kustannusarvio ilman maan tai tontin arvoa 185 euroa vuodessa) erityisesti asukaspysäköintitunnusten hinnat ovat kuitenkin erittäin alhaisia.

Vaikka halutaankin ohjata keskustojen kadunvarsipysäköintiä mieluummin asukkaille kuin yritykselle, voitaisiin kuitenkin harkita tunnusten hintojen korottamista jonkin verran. Korotus voitaisiin tehdä samassa suhteessa yrityspysäköintitunnuksiin, jos halutaan säilyttää näiden suhteellinen ero. Tunnusten hintojen korotus olisi perusteltua siksi, että keskusta-alueilla liikkumismahdollisuudet muutoin kuin autolla ovat erittäin hyvät. Juuri keskusta-alueilla auton omistamisen tarve on kaikkein vähäisin. Lisäksi keskustassa asuvien keskimääräinen tulotaso on monia muita alueita korkeampi. Tietenkään hinnan ei tarvitse täysin vastata kustannuksia, koska pysäköintitunnus ei takaa vapaata pysäköintipaikkaa. Nykyiset asukaspysäköintitunnusten hinnat kuitenkin houkuttelevat paljon myös sellaisten autojen pysäköintiä, joiden käyttö on hyvin vähäistä.

Autopaikkojen hinnoittelu asuntojen hinnoista erillään

Autopaikkojen rakentamiskustannukset sisältyvät useimmiten kiinteistöjen rakentamiskustannuksiin ja vaikuttavat siten myös asuntojen kustannuksiin. Jos halutaan vaikuttaa ihmisten autonomistukseen ja sitä kautta liikenteen määriin, olisi perusteltua erottaa autojen pysäköinnin kustannukset asumisen kustannuksista. Todenperäisempien hintasignaalien avulla asukkaat voisivat paremmin arvioida auton omistamisen tarvetta. Tämä olisi myös oikeudenmukaista niitä asukkaita kohtaan, jotka eivät omista autoa eivätkä siten käytä autojen pysäköintipalveluja. Autojen pysäköinnin järjestäminen asuintonteilla tai vaihtoehtoisesti taloyhtiöiden omistamissa pysäköintilaitoksissa on erittäin kallista, riippuen tietysti tonttimaan arvosta. Pysäköintijärjestelyjen kustannusten osuus asuntojen hinnoista voi siten olla hyvinkin suuri. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2006)

Valtakunnalliset suuntaa-antavat autopaikkannormit

Suomessa pysäköintipolitiikka on käytännössä täysin kuntien vastuulla. Englannissa ja Skotlannissa sen sijaan on vuonna 2001 otettu käyttöön valtakunnalliset enimmäisautopaikkannormit, joiden tarkoitus on hillitä kuntien välistä kilpailua yritysten toimipisteistä autopaikkamäärien avulla. Normit eivät ole sitovia, vaan suuntaa-antavia, mutta keskushallinnolla on kuitenkin oikeus ottaa päätösvalta itselleen, jos

paikallisviranomaiset systemaattisesti jättävät noudattamatta normeja. Valtakunnalliset enimmäisnormit ovat toimineet hyvin Skotlannissa. Paikalliset viranomaiset ovat pitäneet niitä hyvinä, ja niillä on ollut merkittävä vaikutus uusien rakennuskohteiden kulkutapajakaumaan auton käyttöä vähentävästi. Ne eivät myöskään ole vähentäneet investointihalukkuutta, kuten alun perin pelättiin. (Rye 2007)

Kuntien välisen kilpailuasetelman ratkaiseminen

Autopaikkannormit ovat keskeisessä osassa, kun kunnat kilpailevat merkittävien yritysten toimipaikkojen sijoittumisesta alueilleen. Yritykset kokevat työntekijöidensä pysäköintimahdollisuudet niin tärkeiksi, että autopaikkannormi voi olla erittäin ratkaiseva tekijä sijoittumispäätöksessä. Tästä johtuen ne harvat kunnat, jotka käyttävät enimmäisnormeja saattavat olla pakotettuja väljentämään niitä. Edellä esitetyt valtakunnalliset autopaikkannormit olisivat yksi ratkaisu kuntien välisen kilpailuasetelman poistamiseen. Toinen mahdollisuus olisi neuvotella seudun kuntien kesken yhteiset pelisäännöt pysäköintinormeja koskien. Tämä on kuitenkin vaikeaa niin kauan kuin yritysten verotulot jakautuvat kilpailevien kuntien rajojen perustella.

Liityntäpysäköinnin lisääminen ja hinnoittelu

Keskustojen pysäköintiongelmia on pyritty jonkun verran ratkaisemaan tarjoamalla liityntäpysäköintimahdollisuutta joukkoliikenteen runkolinjojen varrella.

Liityntäpysäköintiä on mahdollista lisätä ja kehittää edelleen.

Liityntäpysäköintipaikkoja tarvitaan lisää, ja palvelun hinnoittelu voitaisiin laajentaa ja yhdistää joukkoliikenteen lipputuotteisiin. Matkakorttien tulisi voida käydä maksuvälineenä myös liityntäpysäköintialueilla. Liityntäpysäköintipalveluja tulisi myös aktiivisesti markkinoida. Tietoa eri alueiden liityntäpysäköintimahdollisuuksista voidaan esimerkiksi lähettää suoraan ihmisille koteihin.

Autojen yhteiskäyttö

Pysäköintipolitiikassa voitaisiin huomioida myös autojen yhteiskäyttöpalvelujen mahdollisuus. Autojen yhteiskäytöllä tarkoitetaan eräänlaista autonvuokrauspalvelua, joka kuitenkin mahdollistaa auton käytön paljon joustavammin kuin tavallinen autovuokraamo. Auto varataan, noudetaan ja palautetaan omatoimisesti. Nouto- ja palautuspaikkoja on useita keskeisillä ja käyttäjiä hyvin palvelevilla paikoilla. Etukäteen varaamalla auton saa käyttöönsä juuri sellaiseksi ajaksi kuin haluaa. Autojen yhteiskäyttöpalveluilla voidaan korvata oman auton omistaminen. Yhteiskäyttöiset autot ovat käytössä suurimman osan ajastaan, päinvastoin kuin yksityisomistuksessa olevat autot. Lisäksi pienempi automäärä palvelee suurempaa joukkoa. Siksi autojen yhteiskäytöllä voidaan säästää huomattavasti pysäköintitilaa.

Nykyään Suomessa on tarjolla autojen yhteiskäyttöpalveluja ainoastaan Helsingin seudulla (City Car Club), mutta pysäköintipolitiikalla voitaisiin tukea palvelujen laajentumista myös muualle. Kaupungit voivat tarjota yhteiskäyttöisille autoille varattuja paikkoja ilmaiseksi. Myös uusien alueiden kaavoituksessa voidaan varata paikkoja yhteiskäyttöisille autoille. Näin on tehty esimerkiksi Helsingin Jätkäsaaren kaavoituksessa. Pysäköintipaikkojen varaamisen lisäksi kaupunki voi edellyttää rakennuttajilta autojen yhteiskäyttöpalvelun markkinoimista asuntojen ja toimitilojen myynnin ja vuokrauksen yhteydessä. Näin voidaan vaikuttaa siihen, että asukkaat ja yritykset tietävät jo etukäteen palvelun mahdollisuudesta ja mahdollisesti luopuvat omasta autosta tai jättävät sen ostamatta.

Edellä on esitetty vain suppea katsaus pysäköintipolitiikan mahdollisuuksista. Selvitys osoittaaakin, että pysäköintipolitiikan käyttöä liikenteen hallinnan keinona olisi aiheellista tutkia enemmän, sillä vaikka pysäköintipolitiikka olisi ilmeisen voimakas ja kustannustehokas väline liikenteen hallintaan, käytetään sitä Suomessa tähän tarkoitukseen hyvin rajatusti.

Lähteet

Asiantuntijahaastattelut

Hiltunen (2007). Toimitusjohtaja Markku Hiltusen haastattelu 21.6.2007. Tampereen pysäköintitalo Oy. Tampere.

Kaihlanen (2007). Diplomi-insinööri Jorma Kaihlasan haastattelu 16.8.2007. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Helsinki.

Rank (2007). Tieto- ja kiinteistöpäällikkö Risto Rankin haastattelu 4.9.2007. Tiehallinto. Helsinki.

Saloranta (2007). Virastomestari Risto Salorannan haastattelu 20.8.2007. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki.

Lainsäädäntö

Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132, pykälät 54 ja 156

Rakennusasetus 26.6.1959/266, pykälä 56

Kirjallisuuslähteet

Atterbrand Ann-Sofie, Jorde Brita, Kasin Olav, Krag Thomas, Silfverberg Björn, Skur Johanna ja Stenvall Maija 2005: Mobility Management in the Nordic Countries. TemaNord 2005:539. Denmark.

Autoparkki 2007 : Helsingin pysäköintialueet < <http://www.autoparkki.net/?id=1089>> (haettu 22.8.2007)

Button K.J. ja Hensher D.A., 2001: Handbook of Transport Systems and Traffic Control. Pergamon.UK

Europark 2007: Pysäköintilaitokset < <http://www.europark.fi/>> (haettu 22.8.2007)

Feeney Bernard 1986: A Review of the Impact of Parking Policy Measures on Travel Demand. VTI Rapport 308A. Statens väg- och trafikinstitut. Linköping.

Forum-P 2007: Hinnat < <http://www.forump.com/index.html>> (haettu 22.8.2007)

Hankonen Johanna 1994: Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Gaudeamus Kirja ja Otatieto Oy. Tampere.

Helsingin kaupungin tietokeskus 2006: Helsingin seutu tilastoina 2006. Helsingin kaupungin tietokeskus. Porvoo.

Helsingin kaupunki 2007: Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2006. Helsinki suunnittelee 2007:1. Helsingin kaupunki. Helsinki.

Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta 2004: Selvitys eräiden Helsingin uusimpien alueiden pysäköinnistä.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1989: Helsingin niemen pysäköintipaikkojen käyttötutkimus. Helsingin kaupunki/kaupunkisuunnitteluvirasto/liikennesuunnitteluosasto, julkaisu LB 3/1989

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1994: Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet (Hyväksytty Kslkssa 19.5.1994)

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2006). Liikkumisen ohjauksen soveltuvuus Jätkäsaarella. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä 2006:1. Helsinki.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2007A:
Asuintonttien autopaikkamäärien laskentaohjeet (Hyväksytty Kslkssa 14.6.2007)
Työpaikka-alueiden autopaikkamäärien laskentaohjeet (luonnos 10.5.2007)

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2007B: Helsingin maanalainen yleiskaava
<http://www.hel.fi/wps/portal/Kaupunkisuunnitteluvirasto/Artikkeli?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/fi/Kaupunkisuunnitteluvirasto/Ajankohtaiset+suunnitelmat/Projektialueet/Maanalainen+yleiskaava>(haettu 15.8.2007)

Helsingin rakennusvirasto 2007:
-pysäköintikartta:
<<http://www.hel.fi/wps/wcm/resources/file/eb618000555c816/pysakointikartta.pdf>>(haettu 1.8.2007).
-asukaspysäköintipaikat
<http://www.hel.fi/wps/wcm/resources/file/eb97b70dd5965c8/asukaspysakointivyohykkeet_13_1_2006.pdf> (haettu 17.8.2007)

Helsingin kaupungin kanslia 1995: Asuntoalueiden pysäköintijärjestelmän kehittämisselvitys.

Isännöitsijäkonttori Oy 2006: Autopaikkojen hinnastot
<<http://www.saunalahti.fi/~lippoma/pikkuh/pysakointi.html#tilkka>>(haettu 16.8.2007)

Kaihlanan Jorma 2001: Muistio-Helsingin pysäköintipolitiikka.

Kalenoja Hanna ja Häyrynen Juha-Pekka, 2003: Keskustan pysäköinti osana liikennejärjestelmää - Tampereen keskustan pysäköintitutkimus. TKK. Liikenne- ja kuljetustekniikan laitos. Tutkimusraportti 51. Tampere.

Kulmala Harri 2007: Hinnoittelu – mitä se on käytännössä?
<http://www.vtt.fi/proj/leanver/files/hinnoittelu_stateoftheart.pdf>, (haettu 4.9.2007)

Kunnat, YTV, teollisuus ja Ilmatieteenlaitos 2007: Ilmanlaatu nyt <<http://www.ilmanlaatu.fi/ilmanynt/nyt/ilmanynt.php>> (haettu 21.8.2007)

Kurri Jari & Laakso Jukka-Matti 2002: Pysäköintipoliittiset toimet ja niiden vaikutukset pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuusto (YTV), liikenneosasto. LYYLI -tutkimusohjelma. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja PJS, C 2002:18. Helsinki.

Laakso Seppo ja Loikkanen Heikki A. 2004: Kaupunkitalous. Gaudeamus. Helsinki.

Liikenne- ja viestintäministeriö 2004: Liikenteen optimaalisen hinnoittelun vaikutukset. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 13/2004. Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki.

Luttinen Tapio 2007: Liikennetekniikan yleisopintojakso Yhd-71.111. Teknillinen korkeakoulu. <http://www.tkk.fi/Yksikot/Liikenne/Opinnot/111/16_Liikennetalous.pdf> (haettu 13.9.2007)

Ojala Kari 2003: Ympäristöopas 104 – Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Ympäristöministeriö, Alueiden käytön osasto. Helsinki.

Poutanen Olli-Pekka 2007: Helsingin pysäköintipoliittikka. Kurssimoniste Yhd-71.122 Liikennesuunnittelu kevät 2007
<<http://www.tkk.fi/Yksikot/Liikenne/Opinnot/122/LSUluento070418.pdf>> (haettu 6.9.2007)

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (YTV) 2002: Liikkumisen ohjaus – konsepti; Kansainvälisiä kokemuksia ja soveltaminen Suomeen. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja PJS nro C 2002:8. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Helsinki.

Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV 2002C: Liikkumistottumukset ja niiden muutokset pääkaupunkiseudulla vuonna 2000. Pääkaupunkiseudun julkaisusarja C 2002:11. Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta. Helsinki.

Richards, J. D., Reynolds, J., Hammerstein, M. 2005: The Neglected Art of Strategic Pricing. Financial Executive. Vol 21, pp. 26-29.

Rye Tom 2006: The Use And Impact Of Maximum Parking Standards as a Mobility Management Tool. Esitelmä European Mobility Management Conferens (ECOMM) -seminaarissa 9.-11.5.2007, Lund.

Stockmann 2007: Pysäköinti Helsingin keskustan tavaratalossa laajennustyönaikana.
<http://tavaratalot.stockmann.fi/portal/suomeksi/ajankohtaista/kaikkien_aikojen_stockmann/pysakointi_laajennustyon_aikana/> (haettu 13.9.2007)

Suomen kuntaliitto ja ympäristöministeriö 2001: Kysely kaupunkien keskustojen pysäköinnistä 2001
<<http://www.kommunerna.net/link.asp?path=255;264;21373;62815;97404;97416>>(haettu 17.8.2007)

Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto 1985: Tampereen autopaikkannormit. Julkaisu BL/171985. Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto. Tampere.

Tampereen kaupunki 2007: Pysäköinti
<<http://www.tampere.fi/liikenne/pysakointi/maksuvyohykkeet/index.html> >(haettu 1.8.2007).

Tampereen kaupunki 2006: Liikenteen kehitys Tampereella vuonna 2006.
Liikennemääräraportti 20.4.2007.

Tampereen kaupungin pysäköinnin valvonta 2007, henkilökohtainen tiedonanto 21.6.2007

Tampereen kaupungin yhdyskuntapalvelut 2005: Keskustan liikenneosayleiskaava 2005-ehdotus 12.9.2005
<http://www.tampere.fi/ytoteto/liikenne/12092005/kloyk120905selostus.pdf>, (haettu 1.8.2007)

Tampereen Pysäköintitalo Oy 2007
-pääsivu: <http://www.tampereenptalo.fi/ptalo.htm> (haettu 1.8.2007).
-kartta: http://www.tampereenptalo.fi/kartta_iso.htm (haettu 1.8.2007).
-hinnat: <http://www.tampereenptalo.fi/pysakointi.htm> (haettu 1.8.2007).
-ajankohtaista sopimuspysäköinnistä: <http://www.tampereenptalo.fi/ajan.php> (haettu 1.8.2007).

Taskinen Johanna 2005: Infrastruktuurin tarjonnasta kysynnän hallintaan - Foucault'lainen tulkinta liikennepolitiikan kehityksestä, Yhdyskuntasuunnittelu 2005:3.

Tilastokeskus 2007: Kasvihuonepäästöt sektoreittain vuonna 2005.
<http://www.stat.fi/til/khki/2005/khki_2005_2007-01-16_kuv_001.html> (haettu 17.9.2007)

TFK 1991: Parkeringsanläggningar – Planering utforming och drift. TFK – Institutet för transportforskning. Stockholm.

Tsamboulas Dimitrios 2001: Parking fare thresholds: a policy tool. Transport Policy, Vol.8(2001), pp.115-124

Turun kaupungin kiinteistö- ja rakennustoimen kaavoitusosasto 1997: Turun ydinkeskustan kehittäminen B.

Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto 2005: Keskustan pysäköintipaikkatietokanta, tuloste 11.3.2005

Turun kaupungin ympäristö- ja kaavoitusvirasto 2007 : Keskustan pysäköintipaikkatietokanta, tuloste 28.6.2007

Turun kaupunki 2006: Ympäristöstrategia

<<http://www.turku.fi/Public/download.aspx?ID=18421&GUID={2C9A51C9-D903-44D6-B4C8-DA3E46D74676}>> (haettu 13.8.2007).

Turun kaupunki 2007: Pysäköinti

<<http://www.turku.fi/Public/default.aspx?nodeid=11954&culture=fi-FI&contentlan=1>>(haettu 13.8.2007).

Wikipedia-Helsinki 2007 <http://fi.wikipedia.org/wiki/Helsinki> (haettu 14.8.2007).

Wikipedia- Tampere 2007 <http://fi.wikipedia.org/wiki/Tampere> (haettu 14.8.2007).

Wikipedia-Turku 2007 <http://fi.wikipedia.org/wiki/Turku> (haettu 14.8.2007).

YTV 2007: Pääkaupunkiseudun ilmastostrategia 2030 (päivitetty 29.6.2007)

http://www.ytv.fi/FIN/seutu_tulevaisuudessa/ilmastomuutos/ilmastostrategia/ (haettu 15.8.2007)